EXCLUSIVO: Aceleramos o BMW X4M

AUTO ESPORTE

+
Novo Sandero X Polo
Hyundai Creta 2020
Toyota RAV4 híbrido
Peugeot 2008
Nissan Leaf
Yamaha MT-03

ESPECIAL

PICAPES

Um guia com 68 versões de veículos para trabalho e lazer. Tudo o que você precisa saber para fazer a melhor compra

Grupo Unisa PDF Acesse: @unisarevistas

EDITORA GLOBO
AGOSTO 2019 Nº 651 - R$ 16,00
Exemplar tributário federal aproximado 4,65%
ISSN 1413-9308

Nova Corvette C8 | Harley-Davidson elétrica | Renault Captur segunda geração | Por que o carro nacional é inferior ao europeu

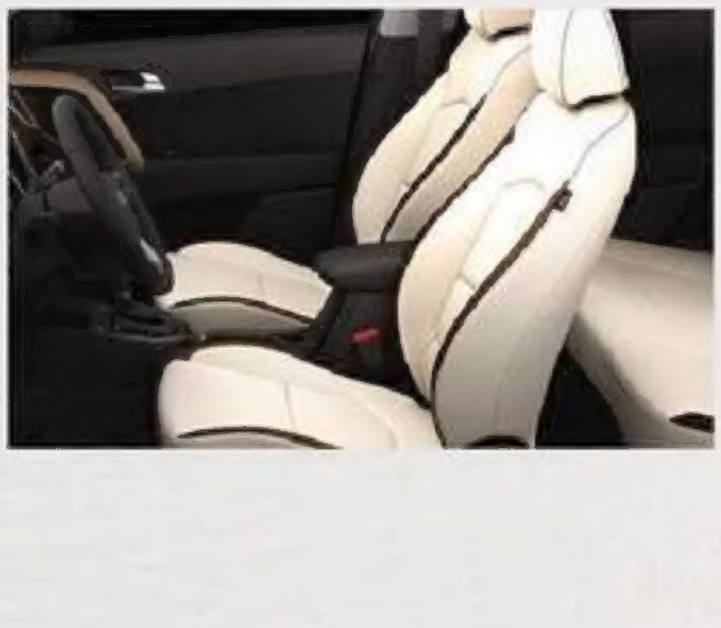
Grupo Unico PDF Acesse: @jornaisrevistas

5 ANOS Garantia
Sem limite de quilometragem

HyundaiBR

Imagens meramente ilustrativas. O veículo e os equipamentos apresentados neste anúncio são do modelo Hyundai Creta Prestige 2.0, com transmissão automática, ano de fabricação/modelo 2019/2020, central multimídia e TV digital: as funções vídeo e TV digital somente reproduzem imagens com o veículo parado. Os bancos são de couro sintético de microfibra. A pulseira Hyundai Key Band é item de série da versão Hyundai Prestige 2.0 automática ano/modelo 2019/2020. O período de 5 anos já contempla a garantia legal de 90 dias. Início da garantia de 5 anos na data da entrega do veículo ao primeiro proprietário. Uso particular: garantia de 5 anos, sem limite de quilometragem. Uso comercial: garantia de 5 anos ou 100.000 km, o que ocorrer primeiro.

Grupo Unico PDF Acesse: @jornaiserevistas



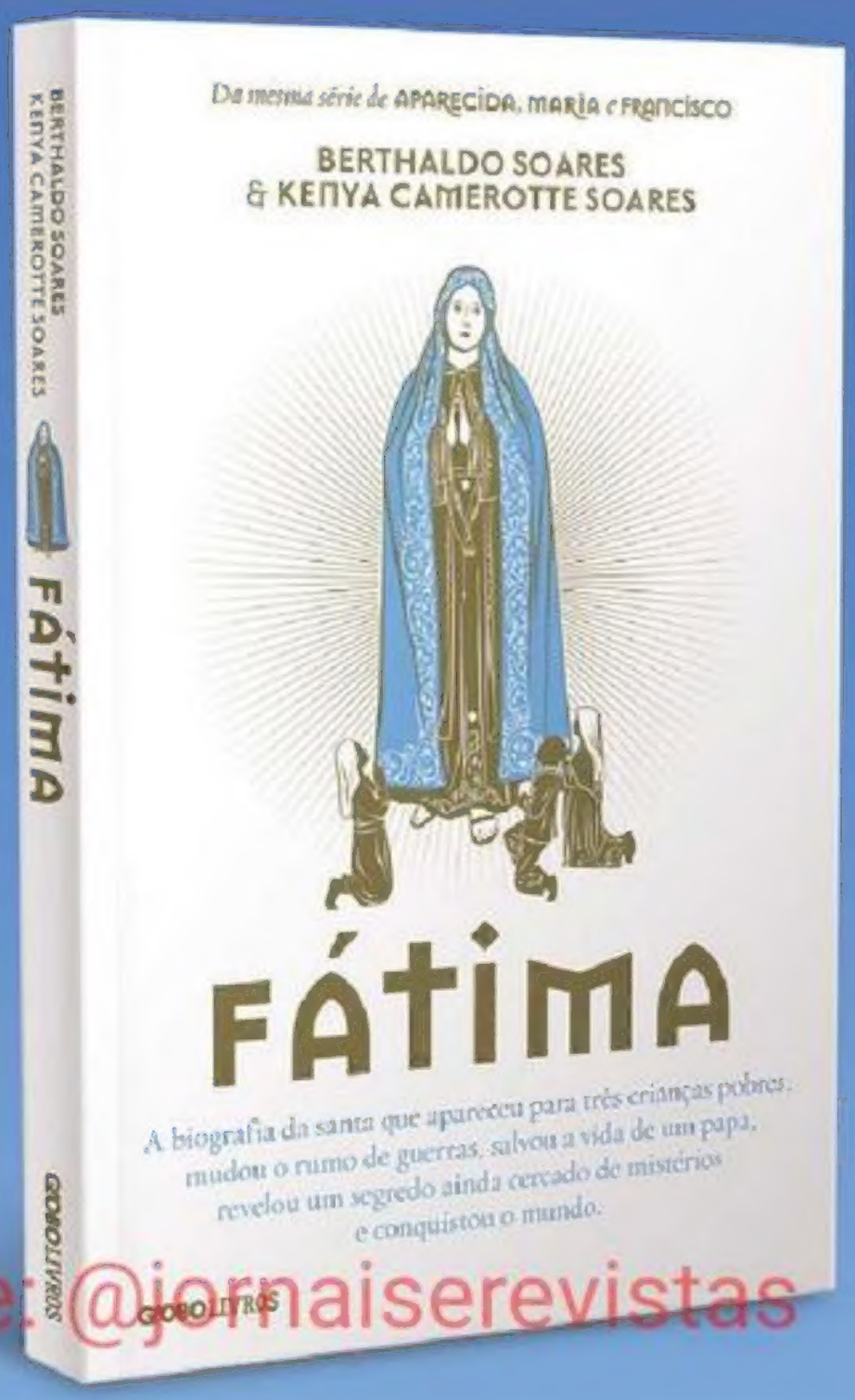
HYUNDAI

A Garantia Hyundai 5 anos está condicionada à observação pelo proprietário do plano das manutenções periódicas e demais condições determinadas no Manual de Garantia do veículo disponíveis no site www.hyundai.com.br, assim como no Manual do Proprietário. A linha Hyundai Creta está em conformidade com o Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE. Para mais informações, acesse o site www.hyundai.com.br ou ligue para o Call Center Hyundai Motor Brasil: 0800-770-3355.

O novo livro da série best-seller com mais de

700 MIL EXEMPLARES

vendidos no Brasil



Grupo Único PDF Acesse: @jornaiserevistas

Conheça a história da santa que apareceu para três crianças pobres, mudou o rumo de guerras, salvou a vida de um papa, revelou um segredo ainda cercado de mistérios e conquistou o mundo.

www.globolivros.com.br

NAS LIVRARIAS E EM E-BOOK

GLOBOLIVROS

Da reforma da previdência à reforma do apartamento,
se importa para você, está no **Globo Mais**

Grupo Unico PDF Acesse: @jornaiserevistas

Baixe agora e
EXPERIMENTE
30 DIAS GRÁTIS

App Store | Google Play

globo+
Conteúdo relevante para todos
os momentos do seu dia

Agosto 2019 — edição 651

SUMÁRIO

Fotografia
LEO SPOSITO
Produção
MARCELO SERIKAKU
Agradecimento
PARQUE ESTADUAL SERRA DO MAR - CAMINHOS DO MAR

VOCÊ DIZ
05 Nossos valores

IGNIÇÃO
06 Bentley EXP 100 GT
08 Chevrolet Corvette C8
10 Mini SE elétrico
11 Renault Captur europeu
12 Harley-Davidson LiviWire
13 BMW X6 de segunda geração
14 Coluna Marli Olmos

ÁREA RESTRITA
16 Flagra do VW Golf GTI MK8
18 Terceira geração do Sandero

ESPECIAL PICAPES
22 Confira todos os modelos do mercado
44 Análise do perfil dos picapeiros

TESTAMOS
48 Comparativo: Sandero *versus* Polo
28 SUVs: Compactos x Médios
54 BMW X4 M
58 Hyundai Creta
60 Nissan Leaf
64 Novo Peugeot 2008
68 Toyota RAV4 híbrido
74 Yamaha MT-03
76 Civic com quatro rodas esterçantes

TECNOLOGIA
77 Novas tecnologias da ZF

INDÚSTRIA
80 Carros emergentes

SERVIÇO
84 Estações de recarga domésticas
88 Saiba ler a embalagem do óleo

MERCADO
90 Os mais vendidos
91 Vendas por categoria
92 Tabela

CARRO VOADOR
98 Coluna

Grupo Único PDF Acesse: @jornaiseRevistas

Cruzeiro do Sul reabilitado

Apenas alguns anos atrás, pouca gente apostaria no que está ocorrendo no universo do automóvel. Nesta edição, quatro apurações dedicam-se a elétricos. A Harley-Davidson, que no passado cogitou patentear o ruído de suas motos, apresentou um modelo silencioso. Temos o teste de Nissan Leaf e Toyota RAV 4 Hybrid, e ainda uma reportagem sobre estações de recarga, atualização necessária para consumidores pioneiros na adoção de novas tecnologias.

No canal **Autoesporte** do YouTube, dois vídeos sobre elétricos atraem audiência crescente. Um deles, que documenta a viagem entre São Paulo e Rio de Janeiro, caminha para 700 mil visualizações.

No lado movido a motores a combustão, ainda predominantes no mercado, esta edição traz uma extensa apuração sobre picapes. São 12 modelos em suas 68 versões de carroceria, motor e transmissão, que atendem a diferentes demandas. Um guia completo para quem procura um utilitário voltado ao trabalho e/ou lazer.

Desde 1999, as discussões sobre o acordo de livre-comércio entre o Mercosul e a União Europeia atravessaram 20 anos e quatro presidentes da República até o desfecho, no começo de julho. A primeira reação de muitos foi pensar que será possível comprar os carros europeus modernos por preços razoáveis, quem sabe até de marcas hoje fora do mercado brasileiro.

Mas pode se preparar para esperar por outra década até que seu sonhado carro europeu a preços mais plausíveis torne-se realidade. Depois — só depois — que os parlamentos de países do bloco europeu e do Mercosul aprovarem os termos do acordo, as alíquotas de importação começarão a cair, seguindo um lento cronograma. Haverá muito tempo para reabilitar o Mercosul, banido de placas de automóveis e dos passaportes, agora que Brasil, Argentina, Chile e Uruguai tornaram-se um parceiro comercial da União Europeia. Em bloco.

Boa leitura!

MARCUS VINICIUS GASQUES, diretor de redação
(mgasques@edglobo.com.br)

EXPEDIENTE

Quem faz a Autoesporte

DIRETOR-GERAL: Frederic Zoghaib Kachar
DIRETOR DE NEGÓCIOS: Ricardo Rodrigues
DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO COMERCIAL: Tiago Afonso
DIRETOR DE AUDIÊNCIA: Christiano Nygaard
DIRETOR EDITORIAL: Fernando Luna

DIRETOR DE REDAÇÃO: Marcus Vinicius Gasques
EDITORES MULTIPLATAFORMA: Diogo de Oliveira, Julio Cabral e Ulisses Cavalcante
REPÓRTERES: Michelle Ferreira e Raphael Panaro
ESTAGIÁRIAS: Emily Nery e Giovana Pereira Oréfice
ASSISTENTE DE REDAÇÃO: Bruno Andrade
COLABORADORES: Alexandre Carneiro, Alexandre Izo, Bárbara Malagoli, Eduardo Sodré, Fabio Aro, Francisco Mota, Guilherme B. Muniz, Leo Sposito, Marcelo Curia, Marli Olmos, Monique Murad Velloso, Pedro Hamdan, Rodrigo Marques, Thais Villaça e Vinicius Mantoia

ESTÚDIO DE CRIAÇÃO
DIRETORA DE ARTE: Cristiane Monteiro
DESIGNERS: Clayton Rodrigues, Daniel Pastori, Felipe Hideki Yatabe, Marcelo Massao Serikaku e Verúcio Ferraz
ESTAGIÁRIA: Giovanna Gomes **COLABORADOR:** Alexandre Deruiz

MERCADO ANUNCIANTE

FINANCEIRO, IMOBILIÁRIO, EDUCAÇÃO, GOVERNO SP, INFRA/LOG, AGRONEGÓCIO
DIRETOR DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA: Emiliano Morad Hansenn;
GERENTE DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA: João Carlos Meyer;
EXECUTIVOS MULTIPLATAFORMA: José Carlos Brandão, Milton Luiz Abrantes, Selmo Teixeira da Costa e Edvaldo da Silva

MONTADORA, VAREJO, TELECOM, TECNOLOGIA, MÍDIA, ELETRÔNICOS, MOBILIDADE, INDÚSTRIA, SERVIÇOS SOCIAIS, ALIMENTOS E BEBIDAS
DIRETOR DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA: Ciro Horta Hashimoto;
EXECUTIVOS MULTIPLATAFORMA: Christian Lopes Hamburg, Roberto Loz Junior, Priscila Ferreira da Silva, Michele Cristina Rogatto, Gustavo Bittencourt Tarallo, Karina Penachio Primon e Cesar Augusto Picchi Daltozo

MODA, TURISMO, CIAS. AÉREAS, SAÚDE, ENTRETENIMENTO, CULTURA, LAZER E ESPORTE, SHOPPING, DECORAÇÃO, BELEZA, HIGIENE DOM./PESSOAL, PUERICULTURA
DIRETORA DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA: Sandra Regina de Melo Pepe;
GERENTE DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA: Olivia Cipolla Bolonha;
COORDENADORA DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA: Fátima Regina Ottaviani;
EXECUTIVOS DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA: Caio Caprioli, Eliana Lima Fagundes, Jessica de Carvalho Dias, Lilian de Marche Naffs, Marcelo Malzoni Barreto, Gabriela Pontes do Nascimento, Cristiane Soares Nogueira e Nara Cristina Guimarães Moinho

ESCRITÓRIOS REGIONAIS

GERENTE MULTIPLATAFORMA: Larissa Ortiz

RIO DE JANEIRO

GERENTE DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA: Darlene Bastos Campos Machado e Monica Monnerat Cyrino da Gama e Silva;
EXECUTIVOS DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA: Daniela Nunes Lopes Chahim, Marcelo Pinto de Castro, Alessandra de Oliveira Correa Fernandes, Marley Ramos Trindade e Marcio André da Gama Antonio

EGCN

CONSULTORA DE MARCAS: Renata Dias Gomes

DESENVOLVIMENTO COMERCIAL

G.LAB: Edward Pimenta
PROJETOS ESPECIAIS: Carlos Roices (SP) e Leonardo André (RJ)

Grupo Único PDF Acesse: @jornaiserevistas

Nossos valores

Fundada em 1964, **Autoesporte** tem por missão informar donos ou não de automóveis sobre as inovações da indústria automobilística, seu impacto na vida das pessoas e do ambiente. As reportagens e análises têm também como objetivo entreter e apoiar os leitores em suas decisões de compra, e são oferecidas na revista, no site, nas redes sociais, em tablets, em smartphones e no rádio.
Somos pautados pelos leitores. Montadoras e importadores são suportes de informação essenciais, mas não únicos. Com o interesse de bem informar, ouvimos consumidores e analistas e apuramos dados com concessionários e fornecedores, entre outras fontes.
Acreditamos no uso responsável do automóvel. Incentivamos o aproveitamento racional do carro para que o direito à mobilidade com qualidade seja preservado, o convívio entre pedestres e todos os meios de transporte seja aperfeiçoado e o meio ambiente, preservado.
Autoesporte cobra soluções de infraestrutura e organização do trânsito para que cidades e estradas tornem-se ambientes menos poluídos, mais harmoniosos e seguros para pedestres, motociclistas, ciclistas, condutores e passageiros de veículos de transporte privado, coletivo e de carga.
Estimulamos a prática de cidadania ao volante. Apoiamos, por princípio, o Código de Trânsito Brasileiro. Acreditamos que atitudes de educação, respeito e tolerância devem orientar o convívio nas ruas e estradas.
Autoesporte consulta sempre as fontes mais confiáveis e seguras com o propósito de obter informações precisas para seus leitores.
Pensamos formar com os leitores uma comunidade que compartilha interesses e ideias por meio da interatividade propiciada pelas novas tecnologias digitais.

Deseja falar com a Editora Globo?

Atendimento e assinaturas
(11) 4003-9393
www.socglobo.com.br

Para anunciar
SP: (11) 3736-7128 / 3767-7447
3767-7942 / 3767-7889
3736-7205 / 3767-7557

RJ: (21) 3380-5930 / 3380-5923
BSB: (61) 3410-8953

Na internet
www.assineglobo.com.br/sac
(11) 4003-9393

Vendas corporativas e parcerias
(11) 3767-7226
parcerias@edglobo.com.br

Licenciamento de conteúdo
(11) 3767-7005
venda_conteudo@edglobo.com.br

Edições anteriores
O pedido será atendido por meio do jornaleiro ao preço da edição atual desde que haja disponibilidade de estoque. Faça seu pedido na banca mais próxima.

Para se corresponder com a Redação
autoesporte@edglobo.com.br

Onde Autoesporte está

SITE AUTOESPORTE
revistaautoesporte.globo.com

FACEBOOK
facebook.com/RevistaAutoesporte

PODCASTS
Autocast e On the Road

INSTAGRAM
@autoesporte

CBN
Segundas-feiras, às 15h40; domingos, às 11h50

TWITTER
@autoesporte

O Bureau Veritas Certification, com base nos processos e procedimentos descritos no seu Relatório de Verificação, adotando um nível de confiança razoável, declara que o Inventário de Gases de Efeito Estufa - Ano 2011, da Editora Globo S.A., é preciso, confiável e livre de erro ou distorção e é uma representação equitativa dos dados e informações de GEE sobre o período de referência, para o escopo definido: foi elaborado em conformidade com a NBR ISO 14064-1:2007 e Especificações do Programa Brasileiro GHG Protocol.

AUTOESPORTE É UMA PUBLICAÇÃO MENSAL DA EDITORA GLOBO S.A. – AV. 9 DE JULHO, 5.229 – JD. PAULISTA – SÃO PAULO – SP – CEP 01407-907
Distribuidor exclusivo para todo o Brasil: Dinap – Distribuidora Nacional de Publicações. Impressão: Plural Indústria Gráfica LTDA. – Avenida Marcos Penteado de Ulhoa Rodrigues, 700 – Tamboré – Santana de Parnaíba, São Paulo, SP, CEP 06543-001. Impressa em papel Inpacel LWC Coating 60 g/m².

O QUE É O G.LAB
O G.Lab elabora conteúdos de qualidade patrocinados por empresas que contratam seus serviços. Esses conteúdos são identificados por expressões como "apresenta", "apresentado por", "oferecimento", "especial publicitário", "conteúdo publicitário", "publieditorial" e "promo".

Bentley EXP 100 GT

MARCA DE LUXO BRITÂNICA CELEBRA 100 ANOS DE HISTÓRIA E PROJETA O FUTURO AO MESMO TEMPO

RAPHAEL PANARO (rpanaro@edglobo.com.br)

A Bentley resolveu comemorar seu centenário olhando uma bola de cristal. O conceito EXP 100 GT é um exercício de como seus carros serão em um futuro não muito distante. Até 2035, a fabricante quer aliar a tecnologia autônoma ao luxo sustentável.

O interior tem madeira de árvores que caíram naturalmente e foram preservadas por 5 mil anos em rios, mangues ou lagos, cascas de arroz recicladas, cristais, couro orgânico obtido da produção de vinho e tapetes de lã. Os painéis das portas são bordados com técnicas usadas desde 1767 em uniformes da realeza e do exército britânico. No porta-malas há um filtro antipoluentes.

Com capacidade para três pessoas, o protótipo é um estudo de veículo autônomo, mas o volante estará lá para quem quiser ter o prazer de dirigir. Os assentos são biométricos — monitoram o movimento dos olhos, a pressão arterial, a temperatura, a posição do passageiro e as condições ambientais para oferecer o máximo em conforto. A Bentley também prevê um sistema de inteligência artificial para os futuros modelos com cinco modos predefinidos.

O EXP é suntuoso. São 5,80 metros de comprimento e 2,40 m de largura — só as portas com abertura vertical como as dos Lamborghinis têm 2 m. E, claro, o futuro para a Bentley é elétrico. O EXP 100 GT tem quatro motores elétricos que, juntos, fornecem 153 kgfm. A potência não foi divulgada.

ATÉ 2035, A MARCA QUER ALIAR O LUXO AOS CONCEITOS ECOLÓGICOS

De acordo com a Bentley, o zero a 100 km/h é feito em 2,5 segundos e a velocidade máxima alcança 300 km/h. O conceito de 1.900 kg pode percorrer até 700 Km. Ainda segundo a marca, daqui a 15 anos as baterias terão cinco vezes mais capacidade do que a tecnologia atual e 80% da energia poderá ser recarregada em apenas 15 minutos. O futuro é logo ali.

Grupo Único PDF Acesse: @jornaiserevistas

DIVULGAÇÃO

O conceito elétrico tem 5,80 metros de puro luxo e tecnologias autônomas

Grupo Unico PDF Acesse: @jornaiserevistas

Cristais, madeira, couro, alumínio escovado... O EXP 100 GT combina futurismos com materiais orgânicos obtidos sempre de maneira sustentável

Corvette C8

OITAVA GERAÇÃO DO ÍCONE DA CHEVROLET ADOTA MOTOR CENTRAL-TRASEIRO E FICA MAIS PARECIDO COM OS SUPERCARROS EUROPEUS

DIOGO DE OLIVEIRA (daoliveira@edglobo.com.br)

Grupo Unico PDF Acesse: @jornaiserevistas

É Ferrari? Não. Nenhum fã irá confundir o novo Corvette Stingray com um supercarro da marca italiana. Mas esta não é uma mera troca de geração. Trata-se da primeira com motor V8 central-traseiro desde 1953!

Os bancos estão cerca de 40 cm mais à frente, alterando a silhueta – que sempre foi marcada pelo capô longo. Sem precisar acomodar o V8 longitudinal, o motorista se posiciona quase sobre o eixo dianteiro.

Isso, claro, mudou a distribuição de peso. A GM diz que a aderência das rodas traseiras aumentou e que a direção e o controle dinâmico estão notavelmente aprimorados.

Em carros icônicos é sempre importante manter o saudosismo, por isso o design preserva elementos típicos, como faróis, lanternas e o inconfundível aerofólio.

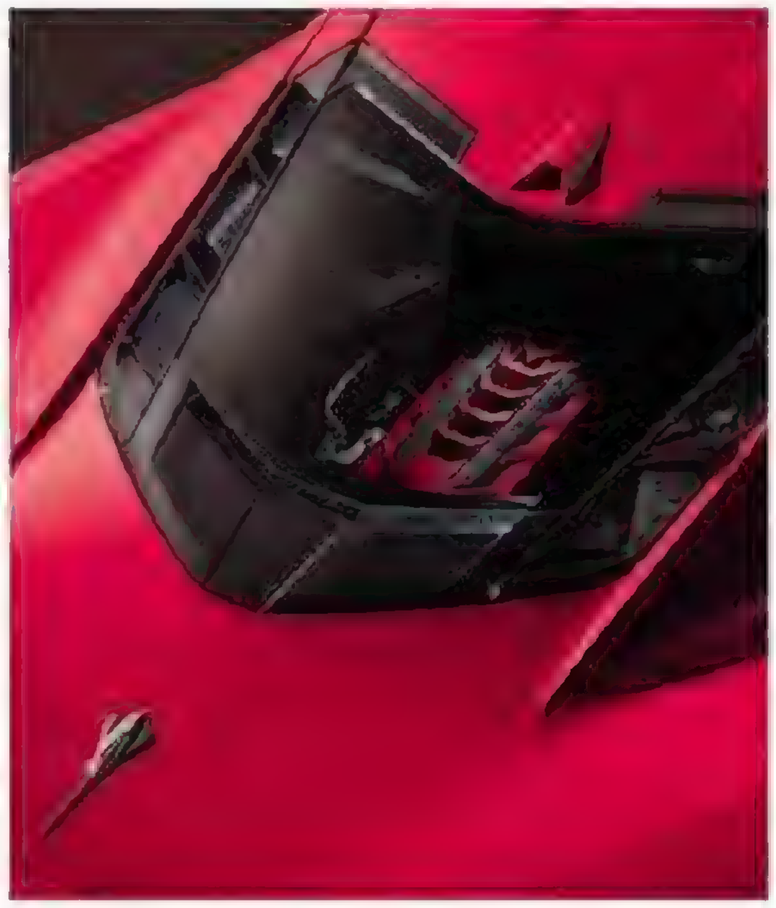
A mecânica também segue fiel às raízes. Agora instalado quase sobre o eixo traseiro, o musculoso 6.2 V8 a gasolina é naturalmente aspirado e tem duas válvulas por cilindro. São 490 cv e um torque de 64,3 kgfm, ou 495 cv e 65 kgfm com o sistema de escape do pacote esportivo Z51.

Embora os números sejam inferiores aos 600 cv de Ferrari Portofino e McLaren 600 LT, o novo Corvette promete ir de zero a 96 km/h (0-60 mph) em menos de 3 segundos. Caso confirme essa marca, estará no patamar dos supercarros europeus, porém ao custo de US$ 60 mil (cerca de R$ 225 mil) – preço quase quatro vezes menor que o da Ferrari Portofino.

DIVULGAÇÃO

Acesse: @jornalserevista

CHEVROLET PROMETE 0-96 KM/H ABAIXO DE 3 SEGUNDOS



Mini Cooper SE

Conteúdo Único PDF Acesse: @jornaiserevistas

O HATCH COM ARES RETRÔ AGORA TEM UMA VERSÃO ULTRAMODERNA MOVIDA APENAS A ELETRICIDADE

THAIS VILLAÇA (tmvillaca@edglobo.com.br)

O carrinho britânico mais cult da história acaba de se adaptar aos novos tempos. O Mini Cooper SE é o primeiro modelo totalmente elétrico da marca a ser produzido em série. Em 2008, a Mini apresentou o E, mas o projeto não entrou em escala comercial.

À primeira vista, não há dúvida de que se trata de um Mini, já que não foram alteradas as linhas retrô-modernas arredondadas do hatch original de duas portas. Mas alguns detalhes o diferem do carro a combustão, como elementos pintados na cor amarela — faixa na grade, logotipos e retrovisores. As rodas ousadas também se destacam.

A motorização, no entanto, é a grande novidade: o motor elétrico é alimentado por baterias de íons de lítio e traciona as rodas dianteiras. A potência equivale a 184 cv e o torque, a 27,5 kgfm. Segundo a Mini, a aceleração de zero a 100 km/h é feita em 7,3 s e a velocidade máxima é de 150 km/h.

A bateria — que fica no assoalho e não "rouba" espaço — pode ser até 80% carregada em duas horas e meia em tomadas comuns e em 35 minutos nas estações de recarga rápida. Para alcançar os 100% são necessárias três horas e meia. Com carga completa, o Mini consegue rodar até 270 quilômetros.

VERSÃO ELÉTRICA CONSEGUE RODAR ATÉ 270 KM COM A BATERIA COMPLETA

DIVULGAÇÃO

Renault Captur

SEGUNDA GERAÇÃO DO FRANCÊS FICOU MAIOR E MAIS MODERNA, ALÉM DE RECEBER INÉDITA VERSÃO HÍBRIDA

THAIS VILLAÇA (tmvillaca@edglobo.com.br)

Seis anos após seu lançamento na Europa, o Renault Captur chegou à segunda geração. Mas... calma! Esse carro é vendido apenas no exterior; o nosso Captur é bem mais simples.

E não foi só o visual (que lembra o do novo Clio) que ficou mais moderno: o modelo traz agora uma versão híbrida plug-in chamada E-Tech, na qual dois motores elétricos trabalham com um a combustão 1.6 a gasolina – a francesa não divulgou a potência combinada.

Com esse conjunto, o SUV pode rodar entre 45 km e 135 km no modo elétrico. Há dois motores a gasolina, 1.0 e 1.3 turbo (de 100 cv a 155 cv). Pelo menos o segundo equipará os SUVs da Renault, inclusive o nosso Captur e o novo Duster.

Construído na nova plataforma CMF-B, o Captur é 11 cm mais comprido e 2 cm mais largo. Vale lembrar que o brasileiro é feito sobre a base do Duster e família. O porta-malas passou de 455 litros para 536 l.

O interior recebeu um banho de loja e agora tem um multimídia vertical de 9,3 polegadas compatível com Android Auto e Apple CarPlay. Uma pena que o novo Captur não tenha previsão para o nosso mercado. Seria um SUV bem arrojado.

SUV TEM MAIS ESPAÇO E A TELA MULTIMÍDIA É GRANDE E VERTICAL

Grupo Único PDF Acesse: @maisrevistas

Grupo Único PDF Acesse: @jornaiserevistas

Harley-Davidson LiveWire

MOTO ELÉTRICA COM DESEMPENHO DE ESPORTIVA ACELERA ATÉ OS 100 KM/H EM APENAS 3 SEGUNDOS

THAIS VILLAÇA (tmvillaca@edglobo.com.br)

Enquanto carros elétricos são anunciados às pencas, o segmento de motocicletas não segue o padrão. São raras as motos elétricas no mercado, a maioria é de marcas de nicho que nem existem no Brasil.

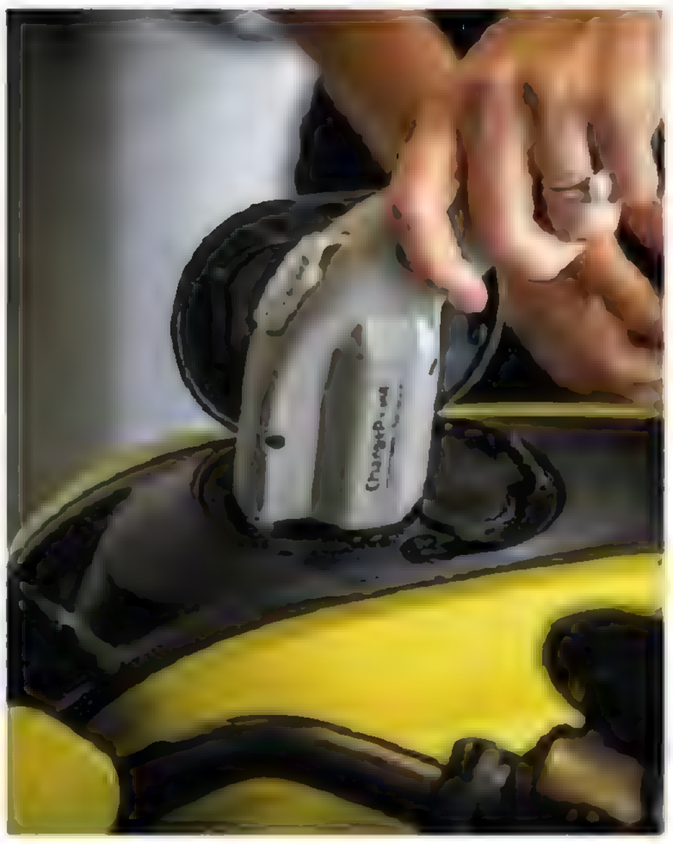
Quem se aventura agora nesse segmento é a Harley-Davidson, que estreia com uma moto elétrica de alta performance, a LiveWire.

Equipada com o novo motor H-D Revelation de 105 cv de potência, o modelo chega aos 100 km/h em 3 segundos — praticamente o tempo da superesportiva BMW S 1000 RR, que faz o mesmo em 2,9 s.

Isso ocorre graças ao torque instantâneo de 11,8 kgfm entregue com um giro da manopla do acelerador, já que não há embreagem nem, portanto, trocas de marchas.

A autonomia pode chegar a até 235 km no ciclo urbano ou 152 km no uso combinado entre estrada e cidade. A recarga de 80% da bateria é feita em 40 minutos; para alcançar os 100%, é necessária uma hora.

A LiveWire está disponível nas concessionárias do Canadá, da Europa e dos EUA. Segundo a Harley-Davidson, outros mercados devem receber o modelo até 2021, mas ainda não há data definida para o Brasil.



RECARGA COMPLETA LEVA UMA HORA E AUTONOMIA PODE CHEGAR A 235 KM

DIVULGAÇÃO

BMW X6

TERCEIRA GERAÇÃO DO SUV ESTÁ PRONTA PARA ENFEITAR A GARAGEM DOS JOGADORES DE FUTEBOL

RAPHAEL PANARO (rpanaro@edglobo.com.br)

O pai dos utilitários cupês entra em uma nova fase. O BMW X6 — que iniciou esse movimento em 2008 — chega a sua terceira geração mais extravagante do que nunca: até a gigante grade dianteira de duplo rim pode vir... iluminada! Futilidades à parte, o X6 é feito sobre a Clar, plataforma modular usada em diversos modelos. São 4,93 metros de comprimento (+ 2,6 cm), 2 m de largura (+ 1,5 cm) e 2,97 m de entre-eixos (+ 4,2 cm). A altura foi mantida em 1,70 m. Já o porta-malas tem 580 litros.

O SUV cupê traz dois pacotes de estilo: o xLine (fotos) e o "boleiro" M Sport, que traz um para-choque mais aerodinâmico e várias peças pintadas de preto. Entre as tecnologias estão os faróis a laser, suspensão adaptativa e um sistema ativo para controlar a rolagem da carroceria e dar mais aderência ao monstro.

A xDrive40i de tração integral usa o motor seis cilindros 3.0 turbo de 340 cv. A mais potente (por enquanto) é a M50i, com um V8 4.4 biturbo de 530 cv e 76,5 kgfm.

Em um futuro não muito distante, a BMW vai apresentar a variante X6 M — com o opcional pacote Competition —, preparada pela divisão esportiva, que deve superar os 600 cv. O X6 deve chegar ao Brasil em algum momento no ano que vem.

BMW LANÇOU MODA, MAS AUDI, BMW E MERCEDES TAMBÉM SEGUIRAM A LINHA

DIVULGAÇÃO

GRUPO ÚNICO PDF Acesse @jornalsereviste

MARLI OLMOS
É repórter especial do *Valor Econômico* com grande foco em indústria automobilística

Acordo com Europa pressiona indústria e embala sonho do consumidor

Você já imaginou comprar um Mercedes Classe S ou um BMW Série 5 sem Imposto de Importação? Por enquanto, isso ainda é um sonho para o brasileiro, habituado a pagar altas taxas por modelos que vêm da Europa desde a chegada da indústria automobilística ao Brasil, na década de 1950.

Comprar um automóvel fabricado na Alemanha sem Imposto de Importação será, no entanto, uma realidade dentro de 16 ou 17 anos, tempo previsto para a entrada em vigor do acordo de livre comércio entre Mercosul e Europa. Embora mesmo distante essa seja uma ótima notícia para o consumidor, por outro lado representa sérios riscos à sobrevivência do nosso parque industrial automotivo.

O acordo com europeus põe à prova a capacidade de um setor historicamente habituado ao protecionismo. O desafio é conseguir ser competitivo o bastante para evitar que uma invasão de veículos e peças fabricados fora do país inviabilize a produção no Brasil e na Argentina.

À primeira vista, montadoras e fornecedores terão tempo de sobra para preparar-se. O livre comércio de carros e peças entre os dois continentes só vai ocorrer 15 anos depois de ser ratificado pelos parlamentares dos países participantes.

Trata-se de uma abertura bastante gradual. Após o tempo previsto para o acordo entrar em vigor — um a dois anos — haverá um período de sete anos com entrada de veículos com imposto reduzido limitado por cotas. Depois disso, serão mais oito anos de redução gradual das alíquotas.

BMW Serie 5 sem Imposto de Importação?

Durante o período de cotas, o Mercosul poderá importar 50 mil veículos por ano com imposto de 17,5%, metade da alíquota atual. Desses, 32 mil poderão ser vendidos no Brasil.

Passados os sete anos, começará a redução gradual de imposto para carros vendidos fora das cotas. A tabela começa com queda de 35% para 28,4% no primeiro ano e segue, sucessivamente, para 21,7%, 15%, 12,5%, 10%, 7,5%, 5% e 2,5%. A partir de então, passará a valer o livre comércio entre os dois blocos.

Logo depois que o acordo foi anunciado, Luiz Carlos Moraes, presidente da Anfavea, associação que representa as montadoras no Brasil, disse que o setor não conseguirá ser competitivo com produtos europeus se o custo Brasil não baixar. E isso depende, sobretudo, da aprovação da reforma tributária, disse, sem contar outros obstáculos que emperram a atividade, como burocracia e problemas de infraestrutura. A responsabilidade é dividida com o governo.

Apesar de ter uma capacidade de produção elevada, de mais de 5 milhões de veículos por ano, a atividade das fábricas brasileiras tem se sustentado basicamente no mercado interno. As exportações continuam dependentes do mercado argentino. Qualquer crise no país vizinho provoca um impacto na produção. Por isso, recentemente, a Anfavea aumentou a projeção de queda das exportações neste ano de 6,2% para 28,5%.

O percurso para o livre comércio com a Europa será longo e árduo. Para a sociedade brasileira, o lado triste é o risco de perder uma indústria — ou assistir ao encolhimento dela — cuja atividade representa mais de 4% do Produto Interno Bruto.

Já para o consumidor, resta ter paciência para esperar que seu carro, no futuro, apresente uma relação entre custo e benefício correta, independentemente do país de origem. E que finalmente seja resultado da eficiência do fabricante e não do protecionismo de um mercado fechado.

Grupo Unico PDF Acesso @jornaiserevistas

PAULO FRIDMAN

O MELHOR JEITO DE DESCOBRIR QUAL RENTABILIDADE VAI DE 0 A 100 EM MENOS TEMPO.

TUDO PARA VOCÊ INVESTIR MELHOR.
ACESSE VALOR INVESTE.

Um site completo, com acesso gratuito e conteúdo sem complicação. O conhecimento do mercado através de informações, cursos e análises, com a credibilidade do Valor Econômico.

VALOR INVESTE. AQUI TEM MAIS VALOR.

valorinveste.com

Valor investe

ÁREA RESTRITA

PEGADAS SOCIAIS: FLAGRAS E FOTOS DE MITOS QUE NOS INSPIRAM

O retorno da sigla

OITAVA GERAÇÃO DO GOLF GTI FOI FLAGRADA EM TESTES NO CIRCUITO DE NÜRBURGRING

JULIO CABRAL (jcabral@edglobo.com.br)

A Volkswagen vai apresentar a oitava geração do Golf em outubro. Provavelmente serão várias versões logo na estreia, mas nenhuma delas desperta tanta ansiedade entre os entusiastas como o GTI. O modelo original, introduzido em 1976, popularizou o conceito de hatch esportivo. São carros capazes de deixar modelos maiores para trás, mas que oferecem a praticidade esperada de um hatch. A nova encarnação não será diferente. O modelo foi flagrado pela primeira vez em um teste de pista em Nürburgring, circuito alemão de 20,8 km usado como campo de provas.

O modelo esportivo interessa muito ao Brasil. O atual GTI é o único Golf ainda produzido em São José dos Pinhais (PR); os demais, com motores 1.0 TSI e 1.4 TSI, saíram de linha depois de pouco tempo no mercado. É um movimento esperado, uma vez que o segmento de hatches médios só encolhe. Porém, segundo apuração da **Autoesporte**, o declínio pode até impedir que o novo Golf seja feito por aqui, mas a nova geração deve vir como importada.

Como não poderia deixar de ser, o motor 2.0 TSI EA888 ficará mais potente. São esperados 255 cv no modelo básico, 25 cv a mais do que os 230 cv oferecidos pelo carro atual.

Grupo Único PDF

Acesse: Loja da Revista

Era aguardada a adoção de um sistema híbrido leve de 48 volts para ajudar na economia e dar uma força extra, tanto em potência quanto em torque. Entretanto, o CEO da Volkswagen, Herbert Diess, descartou a novidade, já aplicada em outros modelos do grupo e reservada para as versões convencionais do Golf MK8.

A caixa automática de dupla embreagem e sete marchas será substituída por outra com uma relação a mais. O carro ficará inevitavelmente mais rápido e deve, finalmente, baixar o tempo de aceleração de zero a 100 km/h para menos de 6 segundos. O atual faz a prova em bons 6,3 s, ou seja, será o caso de melhorar do vinho para um vinho ainda mais apurado.

Já a tração continua a ser dianteira, mas a eletrônica deve contar com vários recursos para baixar tempo, do diferencial autoblocante mais agressivo à frenagem individual das rodas para permitir a vetoração de torque.

Quanto ao visual, o Golf GTI adota sua costumeira roupagem, que inclui suspensão mais baixa, rodas maiores e pneus mais largos e kit aerodinâmico com para-choques próprios, saias e spoiler avantajados e, claro, dupla saída de escape. Pode ter certeza de que o ronco grave e os pipocos emitidos pelo escapamento em reduções serão preservados.

Em relação aos demais predicados, o Golf terá um entre-eixos pouco maior (o atual mede 2,63 metros). A plataforma MQB será mantida e a estrutura vai oferecer um nível de rigidez torcional muito mais elevado — o que ajuda na dirigibilidade esportiva.

A tecnologia a bordo será igualmente aperfeiçoada e incluirá painel totalmente digital integrado à central multimídia. Além disso, alguns sistemas, como o de frenagem automática e o controle de cruzeiro capaz de acompanhar o trânsito, passarão por upgrade.

Esportivo tem chance de ser importado para o mercado brasileiro

Grupo Unico PDF Acesso: @jornaldoreviistas

Novo Renault Sandero

TERCEIRA GERAÇÃO DARÁ UM SALTO MAIOR DO QUE A SEGUNDA, COM DIREITO A MOTOR TURBINADO E NOVA ARQUITETURA

JULIO CABRAL (jcabral@edglobo.com.br)

O novo Renault Sandero foi fotografado em testes pelo site romeno Playtech. O compacto foi visto em Târgu Jiu, cidade da Romênia. De acordo com o pessoal do Playtech, o flagra é do Stepway, que será mantido na linha.

O modelo terá plataforma CMF-B e será lançado no exterior até 2021. Possivelmente, deve chegar ao Brasil em 2022. Segundo o fornecedor, o carro já está em projeto desde 2016 e vai incorporar novos materiais e tecnologia. E o lançamento pode até ser antecipado.

De acordo com apuração da **Autoesporte,** a plataforma será quase a mesma usada no novo Clio europeu. A marca trata a arquitetura dos romenos Sandero como CMF-B LS (de Low Specification), contra a CMF-B HS (High Specification) do compacto francês.

O fornecedor avisa que a aplicação de aços de ultra-alta resistência será grande, o que inclui aços estampados a quente, mais resistentes e usados para reforçar o habitáculo. O objetivo é atuar como uma gaiola de sobrevivência. Seis airbags também serão oferecidos.

TERCEIRA GERAÇÃO *será a primeira a trocar de plataforma, quase a mesma CMF-B do novo Clio*

PLAYTECH, AUTOMEDIA

Os renovados Sandero e Logan virão com o novo motor 1.3 TCe turbo de injeção direta. Não faz sentido manter propulsores antigos (como o 2.0 F4R) na nova geração, até porque as metas de consumo privilegiam propulsores mais eficientes. Vale lembrar que o 1.0 e o 1.6 são mais eficientes e poderiam ser mantidos. Já imaginou um novo Sandero RS turbo? Ou até uma versão turbo do 1.0 de três cilindros como o novo Captur, que tem 100 cv? É de salivar. Com as novidades, o Sandero ficaria alinhado a novos rivais como Chevrolet Onix Plus e Hyundai HB20.

Não sabemos por quanto tempo a gama atual do Sandero e do Logan vai fazer companhia ao novo, mas a reforma não faria sentido se a Renault planejasse manter os modelos no mercado por um tempo mais longo. Ambos contarão com controle de estabilidade em mais versões e não terão problemas com as novas especificações de segurança.

Claro que o novo Logan deve ser lançado logo depois, possivelmente ainda em 2021. Enquanto o Sandero é conhecido pelo código XJI, o sedã é referenciado como XJF. Ambos estão sendo cotados no Brasil há cerca de três anos, mesma época em que fontes começaram a citar a nova plataforma CMF-B. A arquitetura, aliás, não estará no novo Duster, o único da nova linha Renault que manteve a base B0 aperfeiçoada.

Ainda esperamos por um aumento da distância entre-eixos. O Sandero atual tem 2,59 metros, medida que basta para oferecer espaço para cinco pessoas com um conforto impensável para a maioria dos compactos. O acréscimo o deixará com pouco mais de 2,60 m. E o porta-malas será maior do que o atual, que tem 320 litros.

Grupo Único Plus Acesse: @grupounicoplus

RENAULT

DUSTER ↘

ESTREIA TURBINADA

Segundo o Autos Segredos, a fabricação do Arkana no Brasil foi descartada. Porém, conforme apuramos, o Duster vai compensar no motor 1.3 TCe turbo de até 170 cv, que vai substituir o 2.0. O 1.6 será mantido.

JOÃO KLEBER AMARAL

Termômetro

Tá frio

O novo Sorento foi flagrado em testes em vários lugares, mas essa geração ainda vai demorar um pouco a desembarcar no Brasil. O modelo é apenas um dos novos SUVs da Kia, uma onda que ainda inclui o Mohave e o Telluride, ambos cotados para cá.

Tá morno

Além do novo Tracker nacional (foto), a General Motors prepara outros dois crossovers, com lançamentos previstos para 2021 e 2022. Os modelos podem se encaixar entre o SUV compacto e o Equinox.

Tá quente

O Mercedes-Benz GLA está prestes a ganhar uma nova geração, mas não sabemos se ele continuará a ser produzido no Brasil. O modelo terá as mesmas tecnologias do Classe A, inclusive a assistente com inteligência artificial, além do motor 1.3 turbo de 163 cv.

Confirmado

De acordo com apuração da **Autoesporte**, todos os HB20 de nova geração serão apresentados em setembro. A família engloba o hatch convencional, o aventureiro HB20X e o sedã HB20S. A motorização mais forte será o 1.0 turbo de injeção direta e 120 cv.

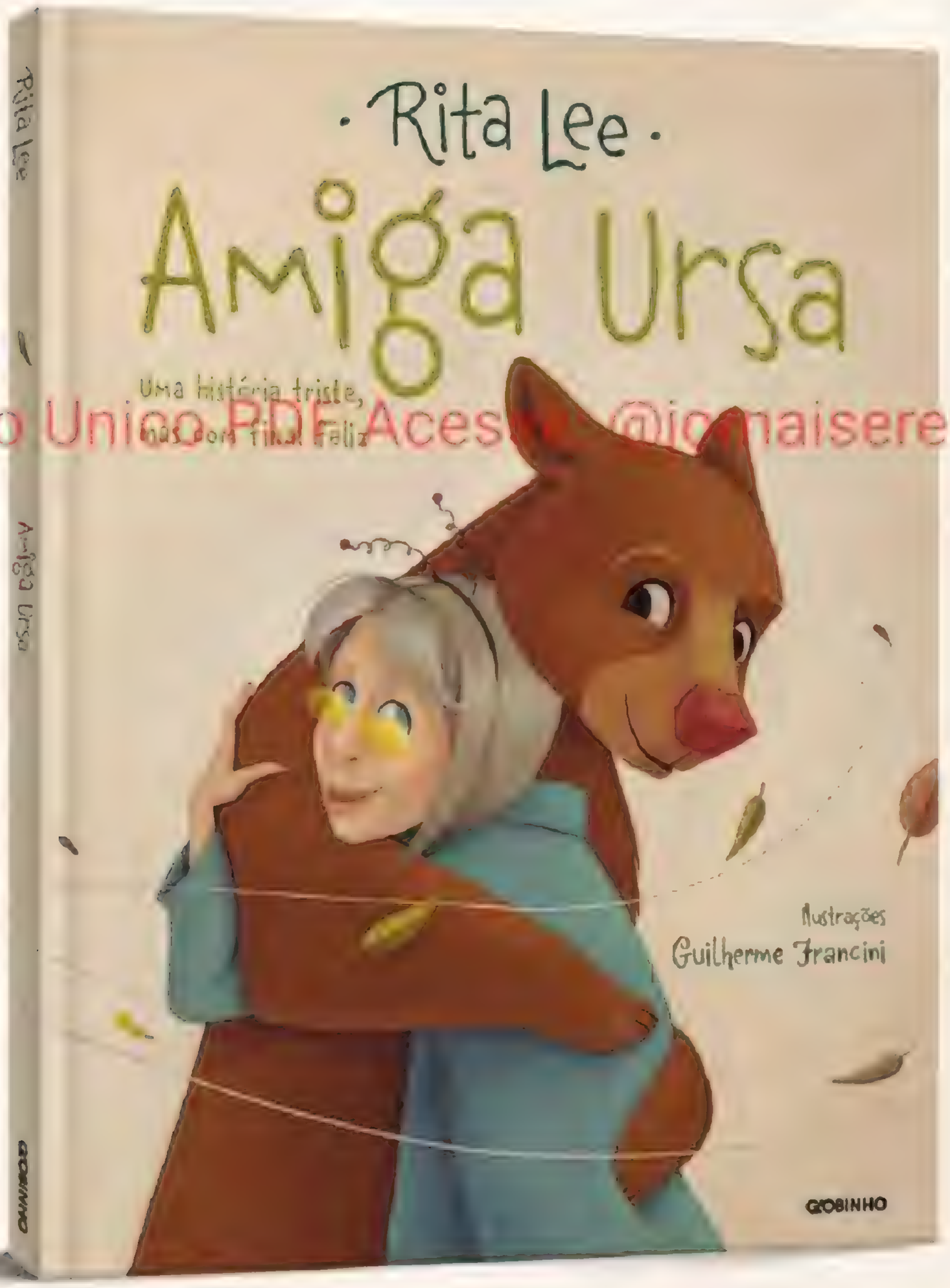
Em seu novo livro, Rita conta a história da ursa Rowena, que se chamava Marsha e veio parar no Brasil vítima de tráfico de animais. Durante anos, ela foi maltratada em circos e zoológicos até ser resgatada e ir para o Rancho dos Gnomos, onde vive seu tão aguardado final feliz.

Pensando que as crianças podem mudar o planeta, Rita é a vovó Ritinha, umas das personagens da obra e grande protetora dos animais. De maneira leve e divertida, ela aborda temas como geografia, biologia, a importância da preservação do meio ambiente – e, é claro, o respeito aos animais! Além disso, o livro tem espaços para as crianças escreverem e desenharem, interagindo com a história.

NAS LIVRARIAS E EM E-BOOK

Grupo Unico PDF Acesse: @jornaiserevistas

O livro infantil de RITA LEE



Grupo Unico PDF Acesso @jornaiserevistas

GLOBINHO

GUIA DE PICAPES

ELAS ATÉ CARREGAM PESO

AS PICAPES SE DIVIDEM EM VÁRIOS TAMANHO E CONFIGURAÇÕES. DESCUBRA QUAL DELAS PODE SER MELHOR PARA VOCÊ

EDUARDO SODRÉ (autoesporte@edglobo.com.br)
Edição JULIO CABRAL
LEO SPOSITO
Produção MARCELO SERIKAKU

AGRADECIMENTO: PARQUE ESTADUAL SERRA DO MAR - CAMINHOS DO MAR

Vai longe o tempo em que picapes eram veículos rústicos, sinônimos de trabalho. Essa imagem ficou para trás há quase 30 anos, quando o mercado foi reaberto aos importados. Os modelos médios com cabine dupla tornaram-se sonhos de consumo com seus para-choques cromados e altura suficiente para sacolejar sem medo por ruas esburacadas. Os números comprovam a paixão do brasileiro pelas caçambas. As 158.470 picapes vendidas no primeiro semestre do ano representam crescimento de 5% sobre os emplacamentos no mesmo período de 2018. O dado é relevante para um segmento que não recebeu nenhum novo modelo em 2019, pelo contrário. Havia 13 opções no ano passado, agora são 12. A baixa é a sul-coreana Ssangyong Actyon Sports, picape cuja importação está suspensa.

A evolução tem conquistado até os fãs de sedãs, como o engenheiro Anderson Brasil Coutinho, que só usava picapes no trabalho. "Já tive Chevrolet S10, Ford Ranger e Toyota Hilux, todas com tração 4x4. Muitas das minhas atividades passam por estradas de terra e terrenos acidentados, só esse tipo de carro resolve." Anderson, que mora no Rio de Janeiro, até pensa em trocar seu Corolla por um utilitário, mas as dificuldades na cidade trazem dúvida. "Não descarto essa hipótese, mas o grande problema é o uso em meio urbano – estacionar, entrar em garagem de subsolo com teto baixo."

Parte desses problemas pode ser resolvida pelas opções de porte menor com cabine dupla, representadas por Fiat Toro e Renault Duster Oroch, a primeira a diesel e com opção 4x4.

Para quem não enfrenta as limitações urbanas e precisa de um veículo robusto, as picapes médias já oferecem luxos de carros de passeio e SUVs. Até as compactas se renderam às vaidades. Uma VW Saveiro pode ser espartana como a Robust ou vestir traje esporte na versão Pepper. Essa versatilidade é outra característica: se há apenas 12 picapes hoje, suas alternativas são multiplicadas com as versões.

É bom saber que as opções aumentarão. Após cancelar a produção da Classe X na Argentina, a Mercedes-Benz aguarda a definição de detalhes do acordo de livre comércio entre Brasil e União Europeia. Há chance de ela vir da Espanha, mas a data de estreia não está definida.

A Volkswagen vai lançar a Tarok, que deve chegar em 2022 para concorrer com Toro e Oroch. Ford e Chevrolet também devem oferecer suas opções médias-pequenas nos próximos três anos.

Grupo Unico PDF Acesse @jornalsoaovistas

RENAULT OROCH

As vendas das versões equipadas com motores 1.6 e 2.0 começaram em 2015. Um ponto forte é o sistema multilink de suspensão traseira, o mesmo usado na versão 4x4 do utilitário Duster, seu irmão de plataforma – embora a Oroch seja 4x2.

O câmbio automático de quatro marchas chegou em 2016 e, em 2017, a Oroch recebeu o novo motor 1.6 SCe.

Apesar de oferecer versões bem equipadas, a fabricante resolveu apostar na robustez para ganhar mercado: o slogan atual é "A picape que chama trabalho". Em sua foto no site, o modelo aparece em um canteiro de obras.

A Renault tem outra picape em seu portfólio, a Alaskan, que chegaria ao Brasil vinda da Argentina. A produção em Córdoba seria em conjunto com a Nissan – o modelo é a versão à francesa da Frontier. Contudo, as rusgas entre as marcas da Aliança, expostas com a prisão de Carlos Ghosn, mexeram com prazos e colocaram o projeto em dúvida.

FICHA TÉCNICA

MOTOR 1.6 16V ou 2.0 16V

POTÊNCIA (cv)
120 (E) / 118 (G) a 5 500 rpm
148 (E) / 143 (G) a 5.750 rpm

TORQUE (kgfm)
16,2 a 4.000 rpm e 20,9 (E) / 20,2 (G) a 4 000 rpm

CÂMBIO 5/6 marchas manual ou 4 automático

SUSPENSÃO
McPherson (D)/multilink (T)

FREIOS Discos ventilados (D)/tambor (T)

DIREÇÃO Eletro-hidráulico

PNEUS 215/55 R16 ou 215/65 R16 (Dynamique)

TANQUE 60 litros

PESO 1.355 kg

VEL. MÁX. 161-186 km/h*

0 A 100 KM/H
13 s/11,4 s/10,1 s

CONSUMO
6,2 km/l e 5,3 km/l (urb.)
10,2 km/l e 8 km/l (rod.)

SEGURO
R$ 3.298

RAIO X

EXPRESS

R$ 64.290

A versão de entrada, o Express 1.6 SCe, ficou cerca de R$ 5 mil mais em conta na linha 2020. Seus itens de série são direção eletro-hidráulica, travas elétricas das portas e regulagem de altura do volante.

EXPRESSION

R$ 73.190

Adiciona ar-condicionado, rodas de liga aro 16, faróis de neblina, alarme, banco com regulagem de altura, trio elétrico (vidros, travas e retrovisores), barras de teto e comandos de som satélites na coluna de direção.

DYNAMIQUE

R$ 75.490 A R$ 81.490

A Dynamique pode ser 1.6 manual ou 2.0 automática. Soma computador de bordo, sensor de estacionamento, multimídia de 7 polegadas e GPS. Opcionalmente, pode ter bancos de couro.

Grupo único Acesse: @maisesevalor

LEO SPOSITO

CHEVROLET MONTANA

A Chevrolet entrou no segmento de picapes compactas em 1983, quando a Chevy 500 foi lançada. A tração traseira da linha Chevette ajudou o modelo a ganhar fama e a ter vida longa no mercado. Em seu lugar estreou a Corsa Pick Up (1995), substituída pela primeira geração da Montana em 2003. A atual estreou em 2010.

O modelo nasceu em um período difícil para a General Motors. Em processo de recuperação e ajudada pelo governo americano, a empresa precisava colocar o controle de gastos em primeiro lugar ao desenvolver produtos. A Montana é também o que sobrou da linha Agile, projeto desenvolvido com base na plataforma de primeira geração do Corsa.

O motor 1.4 (94 cv) tem torque em baixas rotações, o que é importante para um veículo que pode carregar até 756 quilos, incluindo ocupantes. Embora haja apenas uma opção de carroceria, o espaço atrás dos assentos dianteiros comporta duas malas e dá versatilidade. O histórico de vendas mostra que a Montana é um carro voltado a empresas, mas a Chevrolet também quer manter sua picape compacta associada ao lazer. Por isso, oferece a versão Sport. A picape chega à linha 2020 sem mudanças.

FICHA TÉCNICA

MOTOR
1.4 flex, quatro cilindros, 8V

POTÊNCIA (cv)
99 (E) / 94 cv

TORQUE (KGFM)
13 (E)/12.9 (G) a 3.200 rpm

CÂMBIO
5 marchas, manual

TRAÇÃO Dianteira

SUSPENSÃO
McPherson (D)/eixo de torção (T)

FREIOS
Discos sólidos (D)/tambor (T)

DIREÇÃO Hidráulica

PNEUS 195/55 R16 (Sport) e 185/65 R15 (LS)

TANQUE 49 litros

PESO 1.097 kg

VEL. MÁX. 170 km/h

0 A 100 KM/H 10,4 s

CONSUMO
9 km/l (E)/11,7 km/l (G) (urb.)
9,2 km/l (E)/13,4 km/l (G) (rod.)

SEGURO
R$ 2.446

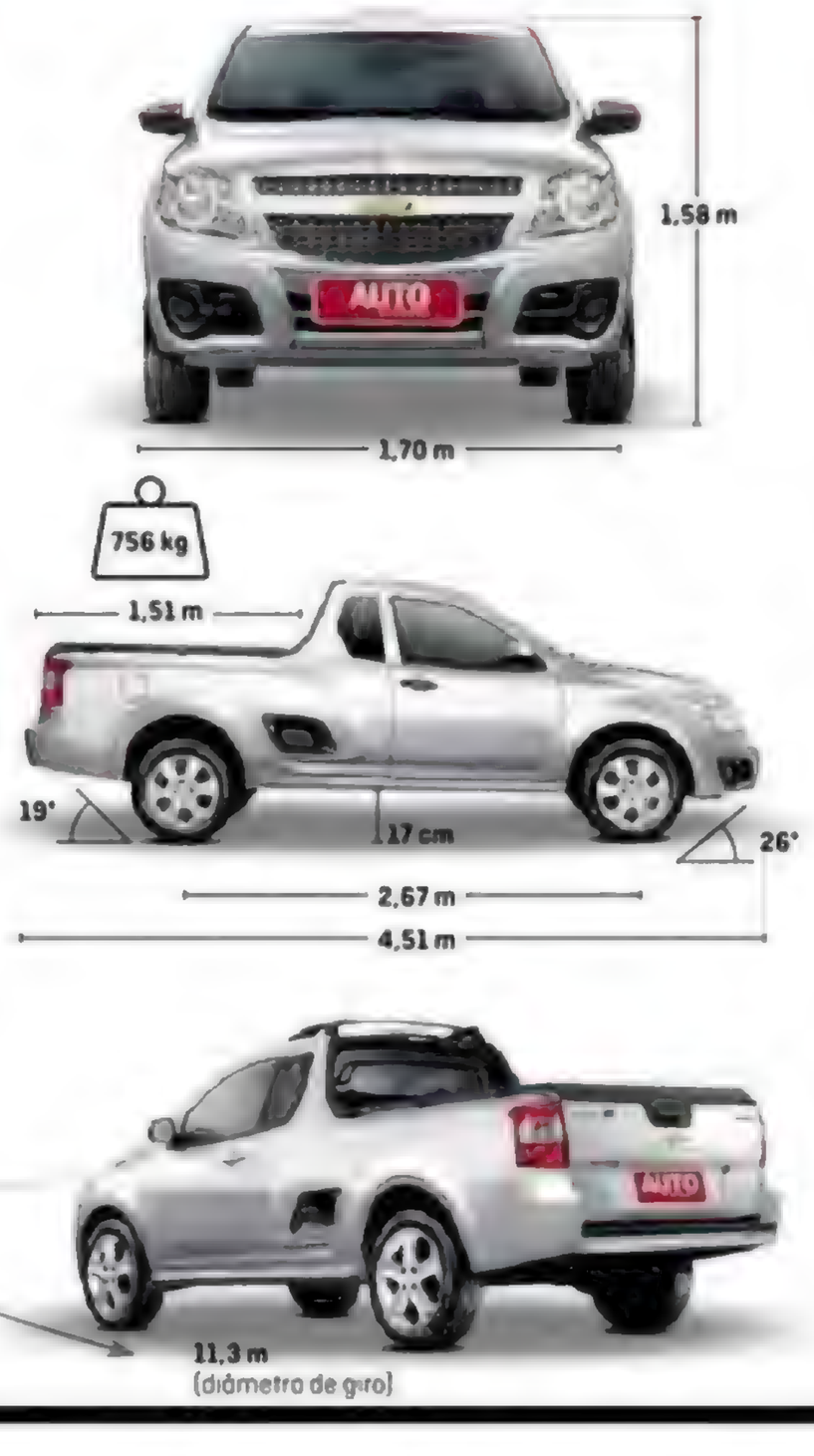
RAIO X

CESTA DE PEÇAS
R$ 5.369

GANCHOS
6

CAÇAMBA
1.152 litros
1,68 m de comprimento
1,32 m de largura
0,54 m de altura

REVISÕES
10 mil km: R$ 248
20 mil km: R$ 660
30 mil km: R$ 628



LS
R$ 54.290

A versão LS vem com direção hidráulica. Quem quiser ar-condicionado, travas e vidros e retrovisores elétricos terá de pagar R$ 8 mil em um pacote de opcionais.

SPORT
R$ 65.090

A opção Sport traz todos os itens disponíveis e acrescenta capota marítimo, sensor de luminosidade, sistema de som e rodas de liga leve de 16 polegadas.

Grupo Globo PARA Assessoria Jornalistica

CHEVROLET S10

Grupo Unes no PDF. Acesse: @jornaleiroveiculos

A geração atual da Chevrolet S10 foi lançada em 2012. Desde então, passou por constantes evoluções: teve a frente redesenhada, ganhou potência, recebeu direção com assistência elétrica e um sistema que reduz a vibração das versões a diesel. As melhorias deixaram a picape mais estradeira. É possível viajar por horas sem sentir o peso de estar ao volante de um veículo com mais de 5 metros de comprimento e com feixe de molas na suspensão traseira.

A picape é uma das mais fortes do segmento, tanto as versões flex (206 cv) como a diesel (200 cv). Quando a primeira geração foi lançada, em 1995, a opção 2.2 a gasolina tinha 106 cv. A configuração High Country traz um pouco do estilo americano ao utilitário feito em São José dos Campos (SP). As forrações de couro remetem aos grandes SUVs da Chevrolet nos EUA, como o Suburban. O ponto fraco da S10 está no pacote de segurança. Só há airbags laterais e do tipo cortina na opção mais cara. Pelo menos ela vem com sistema de alertas de colisão e de mudança involuntária de faixa.

A central multimídia MyLink continua sendo referência em manuseio. Seus comandos são intuitivos e a tela responde bem ao toque. Os botões instalados na moldura do retrovisor interno acionam a central de atendimento On Star, que oferece desde serviços de reserva em restaurantes até socorro em caso de acidente.

Quanto ao desempenho, a picape da Chevrolet se destaca. A versão flex é ligeira e cumpre a arrancada de zero a 100 km/h em menos de 10 segundos. Ela tem ainda a opção 4x4 e de câmbio automático de seis velocidades. No consumo, obviamente, registra média mais elevada do que a diesel (7 km/l, contra 10,1 km/l da turbodiesel).

Falando nos modelos 2.8 diesel, a versão intermediária Midnight tem toques pretos por toda parte, das rodas até o símbolo da Chevrolet. O pacote de série é apenas um pouco superior ao do modelo LT, o mais barato com esse motor. Se você quiser todos os itens de série, terá de subir dois degraus e ir direto à High Country. Ela tem seis airbags, central de oito polegadas e pacote visual com santantônio integrado na cor da carroceria.

VERSÕES FLEX	VERSÕES DIESEL
MOTOR 2.5, flex, quatro cilindros, 16V	**MOTOR** 2.8, diesel, quatro cilindros, 16V
POTÊNCIA (cv) 206 (E) / 197 (G) a 6 000 rpm	**POTÊNCIA (cv)** 200 a 3 600 rpm
TORQUE (kgfm) 27,3 (E) / 26,3 (G) a 4 400 rpm	**TORQUE (kgfm)** 44,9 a 2.000 rpm
CÂMBIO 6 marchas, manual ou automático	**CÂMBIO** 6 marchas, manual ou automático
TRAÇÃO Integral	**TRAÇÃO** Integral
SUSPENSÃO McPherson (D) / eixo rígido (T)	**SUSPENSÃO** McPherson (D) / eixo rígido (T)
FREIOS Discos sólidos (D) / tambor (T)	**FREIOS** Discos sólidos (D) / tambor (T)
DIREÇÃO Elétrico	**DIREÇÃO** Elétrico
PNEUS 245/70 R16	**PNEUS** 245/70 R16
TANQUE 76 litros	**TANQUE** 76 litros
PESO 1.911 kg	**PESO** 1.930 a 2.101 kg
VEL. MÁX. 163 km/h*	**VEL. MÁX.** 180 km/h*
0 A 100 KM/H 9,6s / 10,7 s	**0 A 100 KM/H** 9,9 s
CONSUMO 6,1 km/l (urbano) 7,9 km/l (rodoviário)	**CONSUMO** 7,6 km/l (urbano) 12,7 km/l (rodoviário)
SEGURO R$ 4 173	**SEGURO** R$ 5 013

LEO SPOSITO

VERSÕES

DIESEL CHASSI
R$ 126.690

Voltada para o trabalho, A S10 "naked" pode receber o implemento necessário para o trabalho e virar um VUC com baú, por exemplo. Seu pacote de série inclui ar-condicionado manual, tração 4x4, direção assistida, câmbio manual de seis marchas e acionamento elétrico dos vidros e das travas das portas.

DIESEL CABINE SIMPLES
R$ 133.590

Tem o mesmo pacote básico da versão chassi e é voltada ao mercado de frotistas.

FLEX CABINE DUPLA
R$ 109.590 A R$ 138.990

Custa entre R$ 109.590 (Advantage) e R$ 138.990 (LTZ 4x4). A versão de entrada vem com ar-condicionado, tração 4x2, sistema multimídia MyLink, direção assistida, câmbio manual de seis marchas e acionamento elétrico de vidros, travas e retrovisores. Além da tração integral, o modelo mais caro tem caixa automática de seis velocidades, sensores de chuva e de luminosidade, alerta de colisão iminente e sensores que leem as faixas pintadas no asfalto, entre outros itens.

LT DIESEL CABINE DUPLA
R$ 166.090

A opção de entrada diesel é a LT. Vem com tração 4x4 (como todas as S10 turbodiesel) e câmbio manual de cinco marchas. A lista de equipamentos inclui ar-condicionado, acionamento elétrico de vidros, travas e retrovisores, rodas de liga (inclusive o estepe), alarme, sistema MyLink de sete polegadas e sensor de estacionamento traseiro.

MIDNIGHT DIESEL
R$ 175.590

A opção Midnight tem câmbio automático e traz tons de preto na carroceria e no interior. O pacote de itens é basicamente o mesmo da LT, acrescido de luzes diurnas de LED e capota marítima.

LTZ E HIGH COUNTRY DIESEL
R$ 188.990 A R$ 191.990

Há ainda a LTZ, mas esta não é a S10 a diesel mais completa. Esse posto é ocupado pela versão High Country, que custa R$ 3 mil a mais e vem com seis airbags, santantônio estilizado na cor da carroceria, bancos forrados de couro escuro, detalhes cromados e capota marítima.

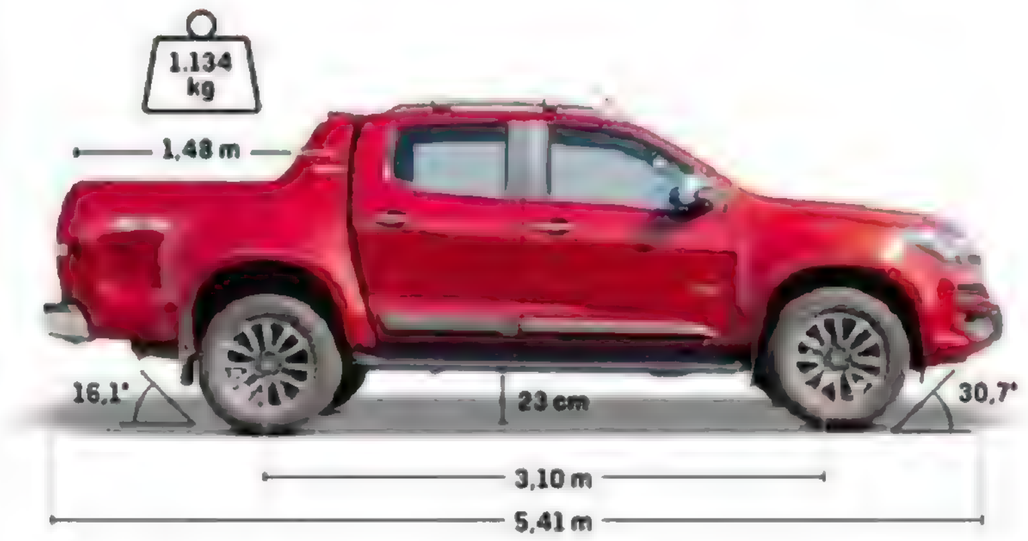
RAIO X

CESTA DE PEÇAS
R$ 10.205

GANCHOS
10 (CS) e 4 (CD)

CAÇAMBA CS/CD
1.570/1.061 litros
2,32/1,48 m de comp
1,53 m de largura
0,44/0,46 m de altura

REVISÕES
10 mil km: **R$ 364**
20 mil km: **R$ 1.024**
30 mil km: **R$ 760**



12,7 m
(diâmetro de giro)

Grupo Único PDF Acesse: bit.ly/pdfgrupounico

*Dados oficiais

FIAT STRADA

Grupo Unico PDF Acesso @jornalivreviolao

A Fiat inaugurou o segmento de picapes derivadas de carros compactos em 1978 com a 147 Pickup. A longa história é reconhecida pela liderança nos últimos anos: a Strada detém quase 60% desse mercado.

A Strada atual é uma veterana. Já são 21 anos de mercado com seguidas atualizações sobre a mesma base. O peso da idade surge em detalhes de acabamento e nos ajustes limitados do volante e do banco do motorista, mas é preciso reconhecer que a veterana cumpre seu papel — especialmente se você quiser uma picapinha para trabalho, uma vez que o modelo da Fiat é o único a contar com suspensão traseira por eixo rígido, o que lhe dá maior robustez no fora de estrada e na hora de levar cargas mais pesadas.

Pioneira nas opções com cabine estendida e dupla entre os modelos compactos produzidos em série, a Strada é a única a oferecer uma porta extra para facilitar o acesso à segunda fila das versões para quatro ocupantes. Não é o lugar mais confortável para estar, mas nenhum outro veículo da categoria disponibiliza assentos adicionais por tão pouco.

A maioria das versões é equipada com motor 1.4 Fire flex. O propulsor menor não é ágil: sua aceleração de zero a 100 km/h em 14,1 segundos piora muito quando a picape está carregada e as retomadas não impressionam. Claro que um veículo de trabalho vai exigir um pouco mais de paciência quando o assunto é desempenho. E não há mais a opção intermediária com o bom motor 1.6 16V.

Quem deseja uma performance mais engajante terá de partir para a Adventure, com imagem aventureira. O 1.8 E.torQ pode somar anos de mercado e não ter recebido a atualização EVO presente no Renegade e companhia. Porém, ainda faz bem seu papel, graças ao bom torque a baixos e médios regimes. A arrancada até os 100 km/h é bem mais ligeira do que no 1.4 (11,3 s) e o consumo não fica muito distante. A versão mais cara conta ainda com o bloqueio eletrônico do diferencial (Locker), capaz de enviar a maior parte da força para a roda que tem contato com o piso.

O maior senão talvez seja a proximidade da nova geração, prevista para março de 2020.

VERSÕES 1.4	ADVENTURE 1.8
MOTOR 1.4 8V, flex, quatro cilindros	**MOTOR** 1.8 16V, flex, quatro cilindros
POTÊNCIA (cv) 88 (E) / 85 (G) a 5.750 rpm	**POTÊNCIA (cv)** 132 (E) / 130 (G) a 5 250 rpm
TORQUE (kgfm) 12,5 (E) / 12,4 (G) a 3 500 rpm	**TORQUE (kgfm)** 18,9 (E) / 18,4 (G) a 4 500 rpm
CÂMBIO 5 marchas, manual	**CÂMBIO** 5 marchas, manual
TRAÇÃO Dianteira	**TRAÇÃO** Dianteira
SUSPENSÃO McPherson (D) / Eixo rígido (T)	**SUSPENSÃO** McPherson (D) / Eixo rígido (T)
FREIOS Discos sólidos (D) / tambor (T)	**FREIOS** Discos sólidos (D) / tambor (T)
DIREÇÃO Hidráulico	**DIREÇÃO** Hidráulico
PNEUS 175/70 R14	**PNEUS** 205/60 R16
TANQUE 58 litros	**TANQUE** 58 litros
PESO 1.174 kg	**PESO** 1.253 kg
VEL. MÁX. 173 km/h*	**VEL. MÁX.** 179 km/h*
0 A 100 KM/H 14,1 s	**0 A 100 KM/H** 11,3 s
CONSUMO 7,2 km/l (urb.) e 9,4 km/l (rod.)	**CONSUMO** 7,3 km/l (urb.) e 10,4 km/l (rod.)
SEGURO R$ 2.737	**SEGURO** R$ 3.454

DIVULGAÇÃO

VERSÕES

WORKING 1.4
R$ 52.990

Com cabine simples, a versão de entrada da picape compacta da Fiat é voltada para o trabalho. O modelo dispensa luxos: seu principal item de série é o computador de bordo.

HARD WORKING 1.4
R$ 59.990 (CS)
R$ 69.990 (CE)
R$ 72.990 (CD)

A Hard Working tem três opções de cabine. Essa configuração é equipada com ar-condicionado e direção hidráulica, mas para ter sistema de som, banco do motorista com regulagem de altura e acionamento elétrico de vidros e travas é preciso adquirir o pacote Convenience (R$ 3.200). A carroceria com cabine estendida perde espaço na caçamba para levar mais objetos atrás dos bancos, porém apenas a cabine dupla conta com banco traseiro para dois passageiros — somente a rival VW Saveiro CD é homologada para levar três pessoas atrás. Mas a Fiat compensa a deficiência com um trunfo: a terceira porta do lado direito, algo que facilita (e muito) a entrada dos ocupantes traseiros.

FREEDOM
R$ 64.990 (CS)
R$ 76.990 (CD)

A Freedom começa com cabine simples, mas também tem opção de cabine dupla. Vem com todos os itens disponíveis na Hard Working e acrescenta faróis de neblina, retrovisores com acionamento elétrico e sistema de som simples. Quem fizer questão da central multimídia deverá pagar R$ 3.300 a mais.

ADVENTURE 1.8
R$ 79.990

Vendida apenas com cabine dupla, a Strada 1.8 Adventure vem bem equipada. Além de tudo que há na Freedom, traz adereços plásticos que reforçam o estilo fora de estrada e pneus de uso misto mais parrudos. Seu único item opcional é o sistema Locker (R$ 4.400), que transfere toda a força do motor para a roda que está em contato com o solo. O equipamento é útil em trechos de terra e lama. Itens de segurança como controle eletrônico de estabilidade e tração só serão implementados na segunda geração da picape compacta. Outro porém é o custo das peças da 1.8, R$ 7.708 — bem mais elevado que o da 1.4.

RAIO X

CESTA DE PEÇAS
R$ 5.007

GANCHOS
8 (CD); 12 (CS e CD)

CAÇAMBA (CS/CE/CD)
1.220/910/680 litros
1,68/1,30/1,02 m de comprimento
1,35 m de largura
0,52 m de altura

REVISÕES
10 mil km: **R$ 192**
20 mil km: **R$ 420**
30 mil km: **R$ 652**

11,3 m
(diâmetro de giro)

Grupo Único PDF Acesse: Mais Revistas

*Dados oficiais

FIAT TORO

Grupo Único PDF Acesse: @portaldeeprevistas

Engenheiros da Fiat contam que o primeiro esboço da Toro foi rejeitado por Sérgio Marchionne, então líder supremo do grupo FCA. Ele não gostou do que viu no computador e, por isso, um sucesso de mercado esteve prestes a morrer antes de chegar às ruas. A equipe da montadora insistiu, montou um protótipo e aproveitou uma vinda de Marchionne ao Brasil para exibir a picape sem aviso prévio. A ousadia rendeu uma bronca, mas o executivo, que sabia farejar o sucesso, autorizou a produção. O barulho causado pela Toro em 2016 equivale ao que ocorreu com o lançamento do Ford EcoSport, em 2003.

A picape era exatamente o que o público desejava, embora nem sequer soubesse disso. O modelo da Fiat pode não ter os melhores motores flex nem a capacidade off-road ou o espaço dos modelos maiores, mas resolve a maioria dos problemas de quem precisa de uma caçamba para transportar grandes volumes na cidade sem abrir mão da cabine dupla com espaço razoável. Há também um extensor de caçamba capaz de igualar um pouco o espaço em comparação às médias.

A Toro tem a vantagem de oferecer versões turbodiesel por um preço inferior ao das picapes maiores com o mesmo tipo de motorização. Além de ter consumo bem menor, as configurações com o 2.0 turbodiesel contam com tração 4x4, algo indisponível nas 1.8 e 2.4 flex.

A corrida de zero a 100 km/h mostra uma ligeira vantagem do 2.4 flex, porém esse motor deve ser descontinuado em 2020, quando a Toro receberá o novo 1.3 turbo, que vai render cerca de 180 cv e bons 27 kgfm disponíveis em baixa. O 1.8 E.torQ continuará em linha como opção de entrada. O conjunto da diesel já é suficiente para cumprir a prova dos 100 km/h em 11,1 segundos; o 2.4 faz o mesmo em 10,3 s e a 1.8 leva demorados 13,7 s.

No trânsito urbano, apenas o diâmetro de giro elevado fará você lembrar que não está em um carro de passeio. As suspensões independentes são bem calibradas e equilibram bem a tarefa de andar com carga ou sem. A tração 4x4 adaptativa repassa a força para a traseira em caso de necessidade e conta com programas diferentes de tração para o off-road, semelhante ao oferecido pela Jeep.

VERSÕES DIESEL

MOTOR 2.0, diesel, turbo, quatro cilindros, 16V

POTÊNCIA (cv) 170 a 3.750 rpm

TORQUE (kgfm) 35,7 a 1.750 rpm

CÂMBIO 9 marchas, automático

TRAÇÃO Integral

SUSPENSÃO McPherson (D) / multilink (T)

FREIOS Discos ventilados (D) / tambor (T)

DIREÇÃO Elétrica

PNEUS 225/65R 17 ou 225/55R 18

TANQUE 60 litros

PESO 1.871 kg

VEL. MÁX. 188 km/h*

0 A 100 KM/H 11,1 s

CONSUMO 9,4 km/l (urbano) 14,8 km/l (rodoviário)

SEGURO R$ 3.687

VERSÕES FLEX

MOTOR 1.8 ou 2.4, flex, quatro cilindros, 16V

POTÊNCIA (cv) 139 (E) / 135 (G) a 5.750 rpm e 186 (E) / 174 (G) a 6.250 rpm

TORQUE (kgfm) 19,3 (E) / 18,8 (G) a 3.750 rpm e 24,9 (E) / 23,5 (G) a 4.000 rpm

CÂMBIO 6 ou 9 marchas, automático

TRAÇÃO Dianteira

SUSPENSÃO McPherson (D) / multilink (T)

FREIOS Discos ventilados (D) / tambor (T)

DIREÇÃO Elétrica

PNEUS 215/65R 16 ou 225/65R 17

TANQUE 60 litros

PESO 1.619 kg/1.704 kg

VEL. MÁX. 175/200 km/h*

0 A 100 KM/H 13,7/10,3 s

CONSUMO 5,3/5,2 km/l (urbano) 9,5/7,9 km/l (rodoviário)

SEGURO R$ 4.595

DIVULGAÇÃO

VERSÕES FLEX

ENDURANCE
R$ 92.990

Na linha 2020, a nova versão de entrada — a Endurance — tem motor 1.8 flex. É equipada com câmbio manual de cinco marchas (a opção automática custa R$ 6 mil a mais), ar-condicionado, direção com assistência elétrica, acionamento elétrico dos vidros e das travas, controle de estabilidade e alarme antifurto.

FREEDOM
R$ 109.990

A partir da opção Freedom, todas as Toro possuem câmbio automático. O modelo em questão vem com retrovisores com acionamento elétrico, rodas de liga leve aro 16, ar-condicionado com duas zonas de temperatura, sistema de som e faróis de neblina. Essa opção pode receber o pacote visual S-Design, que sai por R$ 5 mil e adiciona estribos laterais pretos, bancos parcialmente forrados de couro e adesivos na carroceria.

VOLCANO 2.4
R$ 122.990

A opção mais equipada e potente da linha flex é a Volcano 2.4. Sua lista de equipamentos de série inclui sete airbags, rodas aro 18, câmbio automático de nove marchas, painel com tela digital de sete polegadas, sensores de chuva e de luminosidade e central multimídia, entre outros itens.

VERSÕES A DIESEL

ENDURANCE
R$ 129.990

A opção de entrada é a Endurance com câmbio automático, mas há ainda a Freedom (R$ 140.990) e a Volcano (R$ 152.990). O pacote de todas é o mesmo da flex, mas acrescido de tração 4x4 e câmbio automático de nove marchas. Vale lembrar que o custo das peças dos modelos a diesel é mais elevado, com cesta de R$ 9.186.

RANCH
R$ 159.990

Já a topo de linha Ranch tem bancos forrados de couro marrom com regulagens elétricas para o motorista, detalhes cromados e rodas de liga aro 18 pintadas de cinza escuro metalizado.

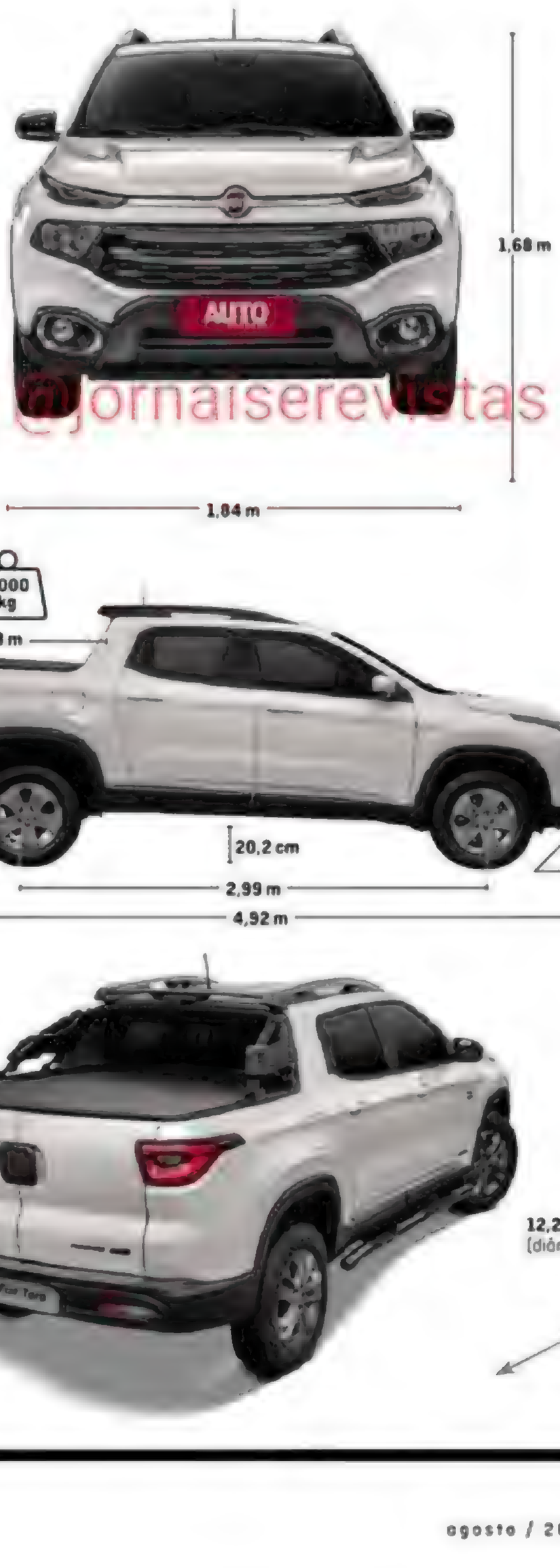
RAIO X

CESTA DE PEÇAS
R$ 7.480

GANCHOS
8

CAÇAMBA
820 litros
1,33 m de comprimento
1,36 m de largura
0,52 m de altura

REVISÕES
10 mil km: **R$ 360**
20 mil km: **R$ 664**
30 mil km: **R$ 636**



Grupo Unico PDF Acesse: @jornaiserevistas

*Dados oficiais

FORD RANGER

Grupo Unico PDF Acesse: @jornaiserevistas

A linha 2020 não traz grandes mudanças de estilo, mas isso pouco importa. Os avanços estão na parte de dentro e na suspensão, que deixam a picape Ford mais usável. A cabine da versão Limited está menos para utilitário e mais para Fusion. O cliente tradicional pode até se perder nos comandos instalados no volante — pensado para uma geração que resolve tudo por meio do smartphone —, mas, após aprender a ajustar as telas de instrumentos digitais, é fácil gostar das combinações de cores e informações. A Ranger está mais silenciosa e tolerante ao asfalto ruim. Há dois ajustes diferentes da suspensão, definidos pela capacidade de carga da picape.

Com assistência elétrica, a direção leve facilita manobras em espaços apertados — vale lembrar que qualquer garagem se torna pequena para quem está em um veículo com 5,35 metros de comprimento —, por mais que o diâmetro de giro seja de 12,2 metros. Para tornar a linha mais racional, a Ford reduziu o número de versões: a opção 2.5 flex foi aposentada. Agora, todas as Ranger são movidas a diesel, mais econômicas e, claro, fortes.

A suspensão também ficou mais macia na pequena reestilização. O conjunto saltava muito no fora de estrada. Agora, melhorou sensivelmente, porém ainda é saltitante no asfalto. É algo um pouco inevitável, uma vez que as picapes médias têm uma calibração que foi pensada para levar uma tonelada de carga total (incluindo ocupantes) em média, o que exige um ajuste robusto. Quando vazias, o eixo rígido traseiro costuma saltar mais que o dianteiro independente.

O câmbio automático de seis marchas também foi recalibrado e tem trocas mais rápidas e suaves. Por mais que a mudança tenha melhorado o uso no dia a dia, a Ranger ainda sofre com seu peso, bem maior do que o da maioria das rivais. Mesmo que o motor de cinco cilindros ronque forte, o 3.2 não consegue imprimir o mesmo desempenho observado na S10, Frontier, L200 e na rápida Amarok V6. O consumo médio e a autonomia são prejudicados: média de apenas 9,3 km/l.

Por outro lado, a Ford encanta com a garantia de 5 anos. E com o preço da versão Limited, não tão elevado para o conteúdo que oferece.

DIESEL 2.2	DIESEL 3.2
MOTOR 2.2, diesel, quatro cilindros, 16V	**MOTOR** 3.2, diesel, cinco cilindros, 20V
POTÊNCIA (cv) 160 a 3.200 rpm	**POTÊNCIA (cv)** 200 a 3.000 rpm
TORQUE (kgfm) 39,3 a 1.600 rpm	**TORQUE (kgfm)** 47,9 a 1.750 rpm
CÂMBIO 6 marchas, manual	**CÂMBIO** 6 marchas, automático
TRAÇÃO Integral	**TRAÇÃO** Integral
SUSPENSÃO McPherson (D) / eixo rígido (T)	**SUSPENSÃO** McPherson (D) / eixo rígido (T)
FREIOS Discos ventilados (D) / tambor (T)	**FREIOS** Discos sólidos (D) / tambor (T)
DIREÇÃO Elétrico	**DIREÇÃO** Elétrico
PNEUS 255/70 R16 (XL)	**PNEUS** 265/60 R18 (Limited)
TANQUE 80 litros	**TANQUE** 80 litros
PESO 2.069 a 2.261 kg	**PESO** 2.069 a 2.261 kg
VEL. MÁX. 180-164 km/h*	**VEL. MÁX.** 171 km/h*
0 A 100 KM/H 11,1 s	**0 A 100 KM/H** 10,6 s
CONSUMO 9,6 km/l (urbano) 10,5 km/l (rodoviário)	**CONSUMO** 7,8 km/l (urbano) 10,9 km/l (rodoviário)
SEGURO R$ 6.570	**SEGURO** R$ 6.634

LEO SPOSITO

VERSÕES

XL

R$ 132.320

A opção XL 2.2 tem tração 4x4, ar-condicionado, volante com ajuste de altura, direção elétrica, assistentes que ajudam a manter o controle em descidas e nas partidas em aclives, airbag que protege os joelhos do motorista e sistema de som com Bluetooth.
O câmbio é manual, com seis marchas.

XLS

R$ 128.250 A R$ 147.520

A Ranger XLS 2.2 pode ser 4x2 (R$ 128.250) ou 4x4 (R$ 147.520), ambas com câmbio manual. O cliente também pode optar pela versão com caixa automática de seis velocidades e tração integral, que custa R$ 154.610. Em todas o ar-condicionado tem duas zonas de temperatura e há airbags do tipo cortina, além dos laterais. A partir dessa versão, o painel de instrumentos traz telas configuráveis e as rodas passam a ser de liga. Outros diferenciais são o sistema multimídia com tela de oito polegadas sensível ao toque, a câmera de ré e os faróis de neblina.

Grupo Unico PDF Acesse: Jornais e Revistas

XLT

R$ 176.420

O motor cresce a partir da versão XLT. O 3.2 turbodiesel é sempre conciliado à tração 4x4 e ao câmbio automático de seis marchas. O propulsor é o único cinco cilindros da classe. Essa configuração vem com bancos forrados de couro, monitor de pressão dos pneus, sensor de chuva e rodas de liga aro 18.

LIMITED

R$ 188.990

Modelo mais caro da linha Ranger, a Limited adiciona um pacote e tanto de segurança ativa (aquela que evita um acidente, e não apenas mitiga os danos).
Há sistema de frenagem autônoma, leitores de faixa, partida por botão, controlador de velocidade adaptativo (mantém automaticamente a distância do carro que vai à frente), faróis baixos de xenônio e trava elétrica na tampa da caçamba. A versão tem revisões um pouco mais caros que o 2.2 diesel: R$ 559 (10 mil km) e R$ 899 (20 mil km). Somente a de 30 mil km é mais em conta do que o valor do básico (R$ 1.183).

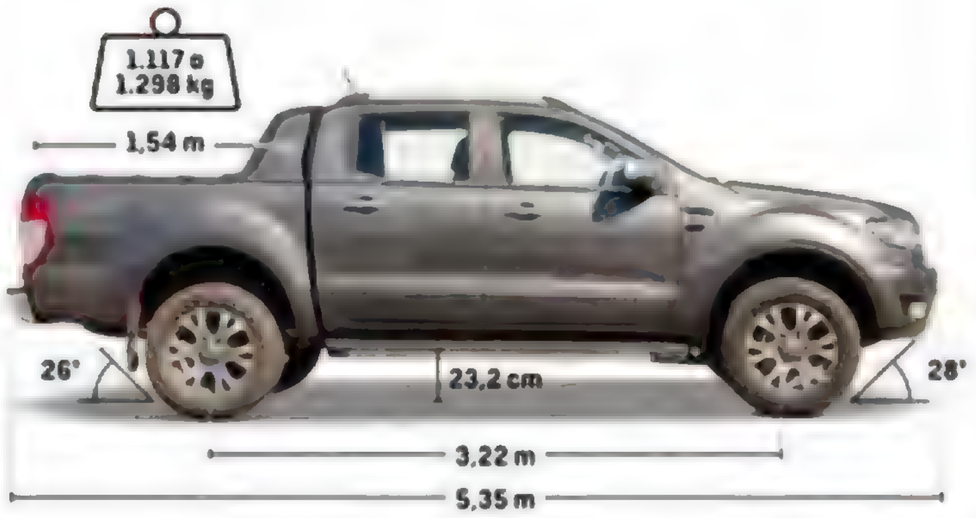
RAIO X

CESTA DE PEÇAS
R$ 8.717

GANCHOS
6 (CS)/4 (CD)

CAÇAMBA CS/CD
1 420/1 180 litros
1,82/1,54 m de comprimento
1,37/1,56 m de largura
0,41 m de altura

REVISÕES
10 mil km: **R$ 499**
20 mil km: **R$ 849**
30 mil km: **R$ 1.049**



*Dados oficiais

MITSUBISHI

L200 TRITON

Grupo Unico PDF Acesse: t.me/jornaliseresolve

Pintura azul-marinho com uma faixa cinza grossa na parte inferior da carroceria, detalhes cromados nos para-choques e a logomarca vermelha dos três diamantes colocada na grade frontal. Esse era o layout clássico da Mitsubishi L200 no início dos anos 1990, época em que chegou ao Brasil. Foram modelos como esse que ocuparam o espaço das opções "cabinadas" feitas com fibra de vidro e criatividade em um Brasil fechado aos veículos importados. O nome resistiu ao tempo e a diferentes gerações. A picape de origem japonesa é montada em Catalão (GO) desde 1998.

A geração atual tem na dirigibilidade uma de suas maiores qualidades, e é fácil encontrar uma boa posição ao volante. A suspensão é confortável sobre piso ruim, especialmente no fora de estrada, e não incomoda com solavancos extremos no asfalto.

O modelo atual foi lançado em 2015, chegou ao Brasil no ano seguinte e recebeu algumas modificações na linha 2020. A tampa traseira passou a ter trava elétrica e há novos grafismos nos adesivos da carroceria. O facelift chegará ao país no final do ano que vem. O design ousado da reformulação segue o caminho da Pajero Sport, utilitário feito com base na picape.

Todas as versões vêm com o motor 2.4 turbodiesel de 190 cv de alumínio. O propulsor diesel é um dos mais acertados do segmento. O câmbio automático de cinco marchas poderia ter uma relação a mais – até o manual tem seis velocidades. Lá fora, a reestilização introduziu um novo automático de seis marchas.

Mas a caixa não chega a amarrar o bom pique do motor e a arrancada de zero a 100 km/h é ligeira, assim como as retomadas. O consumo rodoviário não chega a derrubar queixos, no entanto a economia na cidade é mais elogiável.

Em equipamentos, a versão HPE-S é bem completa e só deve itens de direção semiautônoma, tais como controle adaptativo de cruzeiro, sensor de ponto cego e frenagem automática. A Ford Ranger é mais avançada nesse quesito. Todos esses itens foram introduzidos no facelift apresentado na Tailândia (um dos maiores mercados de picapes médias do mundo). Resta saber se os equipamentos serão aplicados na L200 brasileira.

FICHA TÉCNICA

MOTOR 2.4, diesel, turbo, quatro cilindros, 16V

POTÊNCIA (cv)
190 a 3.500 rpm

TORQUE (kgfm)
43,9 a 2.500 rpm

CÂMBIO 6 marchas manual ou 5 automático

TRAÇÃO Integral

SUSPENSÃO McPherson (D) / eixo rígido (T)

FREIOS Discos sólidos (D) / tambor (T)

DIREÇÃO Hidráulica

PNEUS 265/65 R17, 265/70 R16 ou 225/75 R16

TANQUE 75 litros

PESO 1.875 a 1.950 kg

VEL. MÁX. 190 km/h*

0 A 100 KM/H 10,9 s

CONSUMO
9,9 km/l (urbano)*
10,8 km/l (rodoviário)*

SEGURO
R$ 6.877

FABIO ARO / DIVULGAÇÃO

VERSÕES

SPORT GLX
R$ 137.990

A Triton Sport GLX tem câmbio manual de seis marchas, ar-condicionado, direção hidráulica, tração 4x4, rodas de liga aro 16 e acionamento elétrico dos vidros e das travas das portas. Ela é mais voltada para o trabalho, porém, se você quiser economizar e abrir mão do automático, talvez seja a sua picape.

GLS
R$ 149.990

Na opção GLS são acrescentados câmbio automático de cinco marchas, retrovisores elétricos e sistema multimídia com tela de sete polegadas, entre outros itens. É um bom incremento, mas se prepare para pagar R$ 12 mil a mais em relação à GLX.

HPE
R$ 168.990

A luxuosa HPE vem com bancos forrados de couro, espelhos rebatíveis eletricamente, estribos laterais, maçanetas cromadas, sistema de tração 4x4 com mais opções de uso, ar-condicionado com duas zonas de temperatura e volante com comandos do som e do controle de cruzeiro.

HPE-S
R$ 188.990

No topo da linha L200 Sport está a versão HPE-S. O banco do motorista recebe ajustes elétricos e há faróis de xenônio com lavadores e luzes diurnas em LED. Há também sensores de aproximação que destravam as portas e sistema multimídia com saída para subwoofer. O pacote é complementado pelo rack de teto, novidade da linha 2020. A despeito de ter airbags laterais, do tipo cortina e para os joelhos do motorista (exclusivos da configuração), ela ainda fica para trás na comparação com a S10 e a Ranger no quesito segurança. As rivais possuem itens como alerta de mudança de faixa e alerta de colisão frontal.

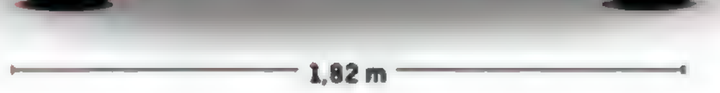
RAIO X

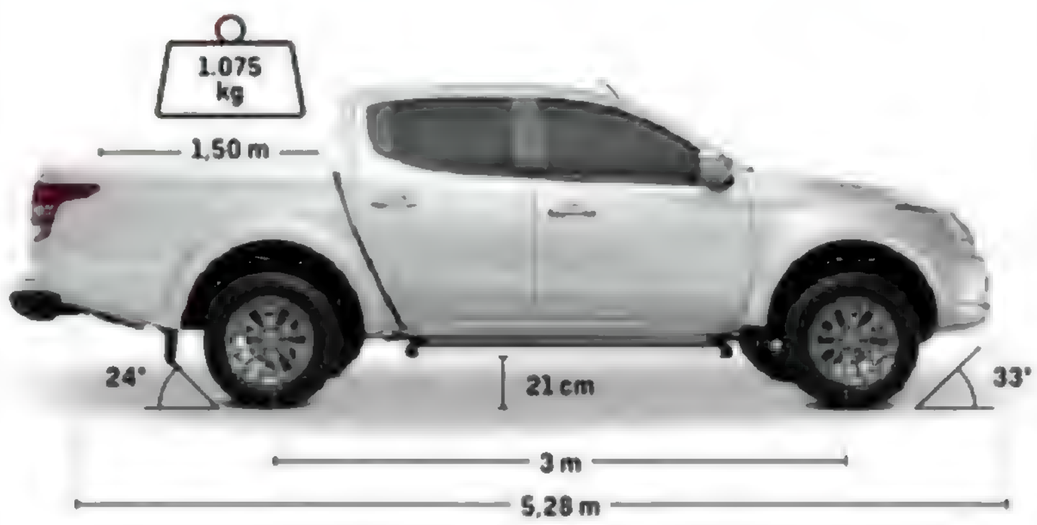
CESTA DE PEÇAS
R$ 7.260

GANCHOS
6

CAÇAMBA
1 046 litros
1,50 m de comprimento
1,47 m de largura
0,46 m de altura

REVISÕES
10 mil km: **R$ 1.106**
20 mil km: **R$ 1.106**
30 mil km: **R$ 1.106**





Grupo Unico PDF Acesse: @jornalistas

*Dados oficiais

RAM 2500 LARAMIE

A picape RAM foi mais uma que chegou ao Brasil nos anos 1990 trazida por importadores independentes. Na época, ainda carregava a marca Dodge e era bem mais evoluída que as rivais nacionais de porte similar – Chevrolet D20 e Ford F-1000.

A RAM 2500 que está hoje nas lojas ainda faz parte da linha 2018. Representantes do grupo FCA Fiat Chrysler explicam que se trata das últimas unidades dessa geração: a picape renovada estará nas lojas no último trimestre.

A RAM 2500 vendida hoje tem motor 6.7 V8 turbodiesel com 330 cv, que propicia acelerações vigorosas, mas sem esportividade em razão do porte e calibração do câmbio. O lance dela é rebocar até 7.750 kg.

O motorista precisa ter carteira de habilitação categoria C para dirigir a picape de 6,03 metros. A próxima geração terá cerca de 40 cv a mais. A RAM 1500 também virá para o Brasil; sua estreia deve ocorrer até o fim do ano. Essa pode ser dirigida por motoristas que tenham carteira B. O motor V8 a gasolina também deve fazer sua estreia por aqui.

VERSÃO ÚNICA

MOTOR 6.7, diesel, turbo, seis cilindros, 24V

POTÊNCIA (cv) 330 a 2.800 rpm

TORQUE (kgfm) 104 a 1.600 rpm

CÂMBIO 6 marchas, automático

TRAÇÃO Integral

SUSPENSÃO Eixo rígido

FREIOS Discos ventilados

DIREÇÃO Hidráulica

PNEUS 275/70 R18

TANQUE 117 litros

PESO 3 410 kg

VEL. MÁX. 160 km/h*

0 A 100 KM/H 11 s*

CONSUMO 6 km/l (urbano)* 8 km/l (rodoviário)*

SEGURO R$ 5.757

Grupo Único PDF Acesse: @jornaiserevistas

RAIO X

CESTA DE PEÇAS R$ 24.516

GANCHOS 8

CAÇAMBA 1.240 litros, 2,05 m de comprimento, 1,68 m de largura, 0,51 m de altura

REVISÕES 10 mil km: **N/D** 20 mil km: **N/D** 30 mil km: **N/D**

LARAMIE
R$ 264.990

Enquanto as novidades não chegam, a Laramie do modelo 2500 segue como única opção da marca no Brasil. É equipada com central multimídia com tela de 8,4 polegadas, câmbio automático de seis marchas, ar-condicionado com duas zonas de temperatura, volante com ajuste de altura e de profundidade, bancos de couro com aquecimento e ventilação, porta-objetos nas laterais da caçamba, sensores de estacionamento dianteiro e traseiro, controles de estabilidade e sete airbags, entre outros itens.

*Dados oficiais

DIVULGAÇÃO

NISSAN FRONTIER

A boa fama dos utilitários Nissan no Brasil nasceu no início da década de 1990. A marca foi uma das primeiras a desembarcar em território nacional após a reabertura do mercado para veículos importados. Na época, o SUV Pathfinder tornou-se sonho de consumo e, na sequência, veio a picape D21. O nome Frontier estreou no Brasil em 1998, quando o modelo começou a ser importado do Japão. A segunda geração chegou em 2002, ano em que teve início a produção em São José dos Pinhais (PR). As seguintes vieram da Tailândia e do México e, atualmente, vêm da Argentina. O modelo consegue transportar 1.050 quilos de carga total mantendo algum conforto no uso urbano. Seria ainda melhor se a coluna de direção tivesse regulagem de profundidade e o encosto traseiro fosse um pouco mais inclinado. Esses são problemas comuns às picapes médias. Por outro lado, o motor 2.3 biturbo e o câmbio automático de sete marchas são dos mais espertos.

FICHA TÉCNICA

MOTOR 2.3, diesel, biturbo, quatro cilindros, 16V

POTÊNCIA (cv)
190 a 3.750 rpm

TORQUE (Kgfm)
45,9 a 2.500 rpm

CÂMBIO
6 marchas e 7 marchas

TRAÇÃO Integral

SUSPENSÃO
Independente, McPherson (D)/eixo rígido (T)

FREIOS Discos ventilados (D)/tambor (T)

DIREÇÃO Hidráulico

PNEUS 255/70R 16

TANQUE 80 litros

PESO 1.985 kg

VEL. MÁX. 180 km/h*

0 A 100 KM/H 10,1 s

CONSUMO
8,9 km/l (urbano)
10,3 km/l (rodoviário)

SEGURO
R$ 3.930

SE

R$ 137.550

Vem com câmbio manual de seis marchas, ar-condicionado, direção hidráulica e acionamento elétrico dos vidros e dos retrovisores. A potência é reduzida para 160 cv nessa configuração.

ATTACK

R$ 155.990

Com todos os 190 cv liberados, o Frontier Attack tem câmbio automático de sete velocidades, adesivos que destacam o nome da versão, faróis escurecidos, central multimídia, rodas de liga e estribos.

XE

R$ 174.380

Mais discreta, a versão XE traz faróis com assinatura em LED, bancos de couro, ar de duas zonas e partida por botão.

LE

R$ 194.790

Acrescenta banco do motorista com ajustes elétricos e airbags laterais e do tipo cortina.

RAIO X

LEO SPOSITO

*Dado oficial

Grupo Único PDF - Acesse: @jornaiserevista

TOYOTA HILUX

Grupo Único PDF Acesse: @jornaiserevistas

A picape Hilux ajudou a construir a fama de durável da linha Toyota no Brasil. Muitas unidades importadas nos anos 1990 continuam rodando por aí, seja com ares de carro de coleção, seja em pandarecos.

O nome surgiu no fim da década de 1960 e resulta da junção das letras iniciais de high (alto) e luxury (luxo). Essa definição combina com as versões cabine dupla SRV e SRX, mas há também as opções voltadas para o trabalho pesado.

A robustez é confirmada pela suspensão firme, adequada ao transporte de carga. Pode ser desconfortável nas grandes cidades, mas é bem-vista no Brasil profundo. Da mesma maneira, o espaço interno não é o maior do segmento, e o banco traseiro vertical desagrada. Porém, são defeitos compartilhados com a maioria dos modelos rivais.

O que deixa a picape da Toyota para trás é justamente o desempenho. Embora dê para o gasto, o motor 2.8 turbodiesel não chega a andar forte como a Frontier, a L200 ou a S10, para citar algumas. O zero a 100 km/h leva 11,8 s.

Mas o consumo médio de 10,5 km/l agrada e a tocada ainda é mais agradável do que a oferecida pela 2.7 flex, que alcança os 100 km/h em longos 14 s e faz somente 8,1 km/l de média com etanol.

Se fôssemos você, ficaríamos com a diesel mesmo, por mais que as opções da Hilux com esse motor partam de quase R$ 150 mil.

Líder entre as picapes de porte médio/grande, a Hilux chega à linha 2020 com uma novidade para tentar se manter no topo: todas as versões com cabine dupla trazem agora sete airbags. Há opções para todos os gostos, que vão da cabine simples feita para o trabalho até a esportiva GS-R.

Contudo, mesmo a top de linha deve itens de segurança ativa capazes de evitar acidentes por distração ou abuso. São exemplos os assistentes de mudança de faixa e de ponto-cego. Da mesma maneira, não há alerta de colisão ou frenagem automática, tampouco controle de cruzeiro adaptativo (capaz de seguir o carro à frente), tecnologias presentes na rival Ranger, mais barata.

	VERSÕES FLEX	VERSÕES DIESEL
MOTOR	2.7, flex, quatro cilindros, 16V	2.8, diesel, quatro cilindros, 16V
POTÊNCIA (cv)	163 (E) / 159 (G) a 5.000 rpm	177 a 3 400 rpm
TORQUE (kgfm)	25 a 4 000 rpm	42,8 a 1.600 rpm
CÂMBIO	5 marchas manual ou 6 marchas automatico	6 marchas manual ou automático
TRAÇÃO	4x2 ou 4x4	4x4
SUSPENSÃO	McPherson (D) / eixo rígido (T)	McPherson (D) / eixo rígido (T)
FREIOS	Discos ventilados (D) / tambor (T)	Discos ventilados (D) / tambor (T)
DIREÇÃO	Hidráulica	Hidráulica
PNEUS	265/65 R17 ou 265/65 R17	265/65 R17 ou 265/60 R18
TANQUE	80 litros	80 litros
PESO	1.880 kg	2 090 kg
VEL. MÁX.	165 km/h*	180 km/h*
0 A 100 KM/H	14 s	11,8 s
CONSUMO	7,6 km/l (urbano) 8,7 km/l (rodoviário)	9 km/l (urbano) 10,5 km/l (rodoviário)
SEGURO	R$ 4.449	R$ 4 988

DIVULGAÇÃO

VERSÕES

(CABINE SIMPLES

R$ 130.360

A Hilux de dois lugares tem motor turbodiesel e oferece tração 4x4, rodas de aço aro 17, ar-condicionado, direção hidráulica, airbag que protege os joelhos do motorista em caso de colisão, sensor de luminosidade e luz diurna de LED. Há apenas duas cores disponíveis, branco ou prata. A coluna de direção tem ajuste de altura e de profundidade. A versão chassi sai por menos, R$ 126.200.

CABINE DUPLA

R$ 119.940 A R$ 146.590 (2.7 FLEX)

A opção mais em conta da Hilux SR tem tração 4x2 (traseira), sete airbags, câmbio manual de cinco marchas, rodas de liga aro 17 e vidros, travas e retrovisores com acionamento elétrico. O sistema de áudio tem leitor de DVD e conexão Bluetooth. Com caixa automática de seis velocidades, o preço sobe para R$ 125.440 e são acrescentados o controlador de velocidade de cruzeiro, popularmente chamado de piloto automático, e uma central multimídia com tela sensível ao toque, recepção do sinal de TV digital (só funciona com o carro parado) e GPS. A versão SRV pode ser equipada com tração 4x2 (R$ 135.0190) ou 4x4 (R$ 146.590), sempre acompanhada do câmbio automático e dos controles de tração e de estabilidade. Os bancos são forrados de couro e trazem ajustes elétricos para o motorista. O ar-condicionado vem com regulagem digital, as rodas de liga têm 18 polegadas e há botão de partida.

Grupo Unico PDF Acesse:

CABINE DUPLA

R$ 149.705 A R$ 214.690 (2.8 DIESEL)

Todas os Hilux CD a diesel têm tração 4x4. A opção de entrada é a parruda STD Power Pack, que vem com câmbio manual de seis marchas, ar-condicionado, acionamento elétrico de vidros e travas das portas e rodas de aço aro 17. A partir da versão SR (R$ 169.940), todas os Hilux a diesel são equipadas com câmbio automático de seis velocidades. Essa opção tem rodas de liga aro 17 e central multimídia com tela de sete polegadas sensível ao toque repleta de funções (TV, GPS, Bluetooth, compatibilidade com smartphones...). A Hilux SRV a diesel (R$ 187.890) traz o mesmo pacote da flex 4x4. Quem quiser mais deve partir para a SRX (R$ 205.590), que vem com LEDs nos faróis baixo e de neblina, entre outros itens. A longa lista de versões da picape é encerrada com a GS-R (R$ 214.690). A suspensão é modificada para um uso mais esportivo e há adesivos na carroceria que identificam o modelo como membro da família Gazoo Racing. No lugar da logomarca na grade frontal entra o nome Toyota. Os itens de conforto seguem o pacote da SRX. A cesta de peças de R$ 9.672 das diesel é apenas um pouco mais cara que a da flex.

RAIO X

CESTA DE PEÇAS
R$ 9.471

GANCHOS
12 (CS)/4 (CD)

CAÇAMBA CS/CD
1.580/1.036 litros
2,31/1,57 m de comp.
1,64 m de largura
0,48 m de altura

REVISÕES
10 mil km: **R$ 364**
20 mil km: **R$ 747**
30 mil km: **R$ 648**

*Dados oficiais

VOLKSWAGEN SAVEIRO

Grupo Único PDF Acesse: @jornaiserevistas

Nascida em 1982, a Saveiro sempre mostrou a capacidade de adaptação da Volkswagen ao Brasil. Sua terceira geração chegou a ter motor 2.0 e, assim, equiparar-se aos Volks nacionais de melhor desempenho no seu tempo. A geração atual não é muito diferente em esportividade: oferece três tipos de carroceria em diferentes versões.

Ao volante, tem comportamento muito parecido com o do compacto Gol, e isso é bom. Algo natural, uma vez que a geração de 2009 tem a mesma plataforma do hatch, a PQ25. Mesmo que a base seja menos moderna do que a MQB do Polo e família, não dá para tirar o mérito do ajuste dinâmico da arquitetura veterana – por mais que o modelo atual tenha dez anos de mercado.

Hoje, a Saveiro está disponível em duas opções 1.6 flex. O motor mais antigo é o 1.6 8V de até 104 cv, que cumpre seu papel. O bom torque de 15,6 kgfm (etanol) a 2.500 rpm ajuda a ir de zero a 100 km/h em 10,9 segundos. A força garante boas retomadas e também um consumo médio razoável (10,4 km/l), uma vez que possibilita recorrer menos ao acelerador.

A versão top, Cross, é a única que vem com o 1.6 16V, um propulsor mais moderno e de funcionamento mais "liso" em todas as rotações. A arrancada até os 100 km/h leva os mesmos 10,9 s do motor mais antigo, porém é preciso levar em consideração que o modelo aventureiro vem apenas com cabine dupla, mais pesada. Outro lado ruim é o consumo médio de 9,3 km/l de etanol, um resultado pior do que o do 1.6 8V. Para compensar, a versão traz controles de estabilidade e de tração, indisponíveis nas demais.

A Saveiro é um dos modelos antigos da Volkswagen que convivem no balaio da marca alemã no Brasil. Tudo será diferente na linha 2021. A Saveiro deverá entrar na era turbo e se tornar mais sofisticada, mas sem exageros. As principais inovações serão reservadas para a futura picape Tarok. A plataforma também deve ser mantida, mas com aperfeiçoamentos para se dar melhor no crash-test do Latin NCAP. A sobrevivência da geração atual será garantida pela oferta de controles de estabilidade e de tração de série, algo que será exigido como equipamento de série para projetos antigos a partir de 2022.

	VERSÕES 1.6 8V	CROSS 1.6 16V
MOTOR	1.6, flex, quatro cilindros, 8V	1.6, flex, quatro cilindros, 16V
POTÊNCIA (cv)	104 (E) / 101 (G) a 5.250 rpm	120 (E) / 110 (G) a 5.750 rpm
TORQUE (kgfm)	15,6 (E) / 15,4 (G) a 2.500 rpm	16,8 (E) / 15,8 (G) a 4.000 rpm
CÂMBIO	5 marchas, manual	5 marchas, manual
TRAÇÃO	Dianteira	Dianteira
SUSPENSÃO	McPherson (D) / eixo de torção (T)	McPherson (D) / eixo de torção (T)
FREIOS	Discos ventilados (D) / tambor (T)	Discos ventilados (D) / tambor (T)
DIREÇÃO	Hidráulica	Hidráulica
PNEUS	205/60 R15	205/60 R15
TANQUE	55 litros	55 litros
PESO	1.020 a 1.072 kg	1.133 kg
VEL. MÁX.	174 km/h	181 km/h
0 A 100 KM/H	10,9 s	10,5 s
CONSUMO	9,3 km/l (urbano) 11,6 km/l (rodoviário)	7,5 km/l (urbano) 11 km/l (rodoviário)
SEGURO	R$ 2.924	R$ 3.945

LEO SPOSITO

VERSÕES

ROBUST

R$ 52.360 (CS)
R$ 65.250 (CD)

A opção de entrada Robust é oferecida com cabine simples ou dupla e sempre equipada com motor 1.6 8V. São modelos básicos: equipamentos como ar-condicionado e direção hidráulica fazem parte de um pacote que custa R$ 7.030. O câmbio é manual, com cinco marchas.

TRENDLINE

R$ 65.250

A opção intermediária Trendline só está disponível com cabine simples. Vem com direção hidráulica, retrovisores com regulagem elétrica e sistema de som com Bluetooth.

PEPPER

R$ 74.490 (CE)
R$ 78.490 (CD)

A Pepper é vendida com cabine estendida ou dupla. Tem visual esportivo, com o friso da grade e os retrovisores pintados de vermelho — exceto quando a carroceria é dessa cor —, além de adesivos, rodas de liga aro 15 diamantadas e rack do teto estilizado. Na cabine, colunas e teto são revestidos de tecido preto e os bancos, de material que imita couro. O pacote de itens é razoável e traz ar-condicionado, acionamento elétrico de vidros, travas e retrovisores, rodas de liga aro 15, sistema de som e sensor de estacionamento traseiro.

CROSS

R$ 84.580

Com apelo fora de estrada, o Saveiro Cross é o único com motor 1.6 16v. Tem cabine dupla, sistema multimídia com tela sensível ao toque, ar-condicionado, acionamento elétrico de vidros, travas e retrovisores, rodas de liga aro 15, bancos revestidos de couro e sensores de chuva e de luminosidade. Além disso, traz controles de estabilidade e de tração, com direito, inclusive, a hill-holder, recurso eletrônico que segura o freio automaticamente em subidas.

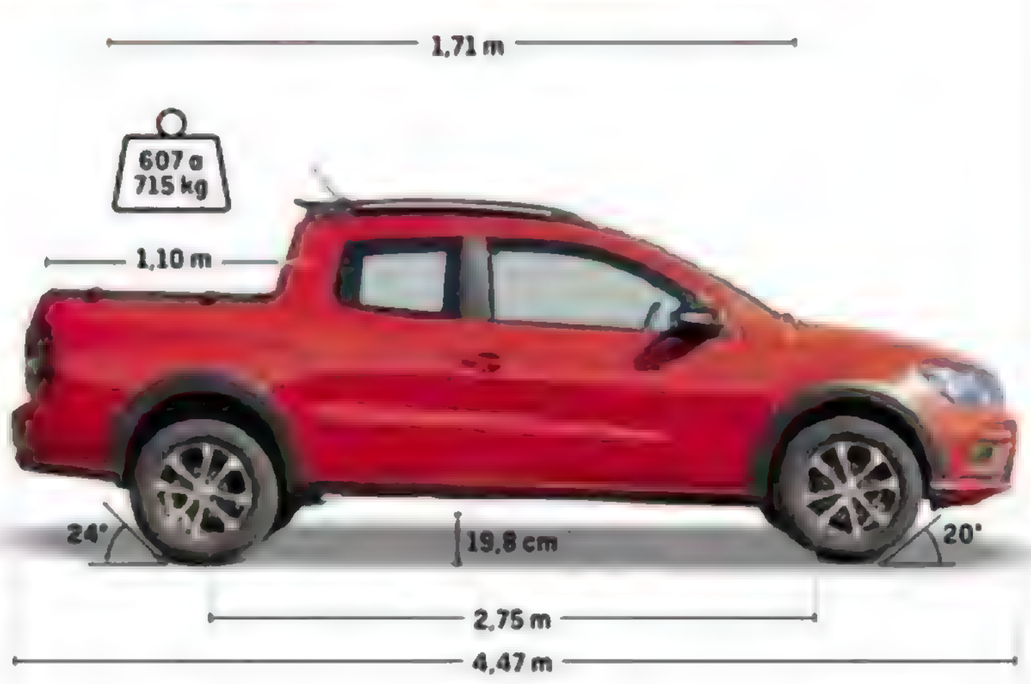
RAIO X

CESTA DE PEÇAS
R$ 4.294

GANCHOS
6

CAÇAMBA CS/CE/CD
924/734/580 litros
1,65/1,33/1,10 m de comprimento
1,23 m de largura
0,52 m de altura

REVISÕES
10 mil km: **R$ 522**
20 mil km: **R$ 594**
30 mil km: **R$ 522**



Grupo Cubico PDF Acesse: jornaiserevistas

Grupo Unico PDF Acesse: @jornaiseerevistas

Antes de o mercado nacional sonhar com ruas fartas de picapes cabine dupla, a Volkswagen oferecia a Kombi. A opção que conciliava caçamba e assentos extras chegou ao Brasil em 1981. O histórico poderia ser o prenúncio de um grande sucesso quando a Amarok foi apresentada, em 2010, mas o utilitário, apesar das qualidades, demorou a decolar em vendas.

Era sofisticada demais para um segmento que vende e compra robustez. O motor 2.0 biturbo foi o primeiro diesel dessa litragem no segmento. O quatro cilindros pode ser um prodígio em cavalaria e torque para o seu deslocamento, mas não oferece o nível de desempenho das rivais de maior litragem.

Mas o jogo começou a virar. O lançamento da versão V6 3.0 turbodiesel trouxe um pouco da lógica norte-americana ao Brasil. Nos EUA, picapes têm motores fortes e oferecem conforto comparável ao encontrado em sedãs de luxo. A configuração tem desempenho difícil de ser alcançado por uma outra picape. A arrancada de zero a 100 km/h é cumprida em 7,9 s, contra 11,4 s da 2.0 biturbo.

O preço de ter um V6 é o consumo mais elevado, embora a diferença não vá levar ninguém à falência. O motor menor faz média de 11,1 km/l de diesel, enquanto o seis cilindros performa 10,2 km/l.

Quem viaja nos bancos dianteiros da Amarok até se esquece de que está em um utilitário com uma caçamba volumosa lá atrás. Já os ocupantes do banco traseiro não deixam de lembrar que estão em uma picape, pois não há milagres. O assoalho alto e o encosto pouco reclinado são o preço a ser pago nesse tipo de utilitário.

Se o sistema de tração não é o mais parrudo, a Volks compensa com estabilidade para rodar em asfalto ruim e chão batido — e ainda há bloqueio traseiro. A tração integral 4Motion é do tipo permanente, ou seja, está em ação a todo momento. Isso não garante à VW a dirigibilidade de um automóvel, algo que é impossível em um veículo desse porte com suspensão traseira a eixo rígido. Porém, dá aderência extra.

Entre as versões, recomendamos a V6 Highline. Contudo, se você é do tipo que curte uma picape incrementada, talvez a Extreme seja a melhor pedida.

DIESEL 2.0	DIESEL 3.0 V6
MOTOR 2.0, diesel, turbo, quatro cilindros, 16V	**MOTOR** 3.0, diesel turbo, seis cilindros em V, 24V
POTÊNCIA (cv) 140 a 3.500 rpm	**POTÊNCIA (cv)** 225 a 3.000 rpm
TORQUE (kgfm) 34,7 a 1.600 rpm	**TORQUE (kgfm)** 56,1 a 1.500 rpm
CÂMBIO 6 marchas manual ou 8 marchas automático	**CÂMBIO** 8 marchas automático
TRAÇÃO Integral	**TRAÇÃO** Integral
SUSPENSÃO McPherson, braços sobrepostos (D) / eixo rígido (T)	**SUSPENSÃO** McPherson, braços sobrepostos (D) / eixo rígido (T)
FREIOS Discos ventilados (D) / tambor (T)	**FREIOS** Discos ventilados (D) / discos sólidos (T)
DIREÇÃO Hidráulica	**DIREÇÃO** Hidráulica
PNEUS 205/80R 16	**PNEUS** 255/60R 18
TANQUE 80 litros	**TANQUE** 80 litros
PESO 1.901 kg	**PESO** 2.185 kg
VEL. MÁX. 168 km/h*	**VEL. MÁX.** 190 km/h*
0 A 100 KM/H 11,4 s	**0 A 100 KM/H** 7,9 s
CONSUMO 9,1 km/l (urbano) 13,1 km/l (rodoviário)	**CONSUMO** 7,2 km/l (urbano) 13,3 km/l (rodoviário)
SEGURO R$ 5.215	**SEGURO** R$ 5.649

DIVULGAÇÃO

VERSÕES

S 2.0

R$ 127.990 (CABINE SIMPLES)

A único versão disponivel nessa configuração é a S. Equipada com motor 2.0 turbo de 140 cv, vem com tração integral 4Motion, controle de estabilidade, ar-condicionado, direção hidráulica, câmbio manual de seis marchas, faróis de neblina e auxílios eletrônicos que ajudam a encarar declives acentuados e seguram a picape nas partidas em rampas.

SE

R$ 153.190

A potência sobe para 180 cv nas versões 2.0 turbodiesel para cinco ocupantes. A Amarok SE é a mais em conta nessa configuração de cabine. Além dos itens disponíveis na S, traz vidros, travas e retrovisores com acionamento elétrico, rodas de liga leve aro 16, alarme e volante com ajuste de altura e de profundidade. A transmissão é manual.

COMFORTLINE

R$ 174.790

A opção Comfortline tem câmbio automático de oito velocidades, ar-condicionado Climatronic com duas zonas de refrigeração, tração 4Motion permanente, bancos parcialmente revestidos de couro, faróis com regulagem elétrica e sistema multimídia com tela sensível ao toque.

HIGHLINE 2.0

R$ 189.990

É a mais cara das Amarok 2.0 TDI. A lista de equipamentos inclui bancos dianteiros com ajustes elétricos, faróis de xenônio, airbags laterais, rodas de liga aro 18 com pneus de uso misto, sensores de estacionamento dianteiros e traseiros, sistema multimídia mais evoluído, shift paddles (borboletas no volante) para trocas de marchas e sensor de luminosidade.

HIGHLINE V6

R$ 195.990

A picape mais potente da linha Amarok possui 225 cv. Esso versão tem basicamente os mesmos itens da opção homônima com motor 2.0. As principais diferenças da V6 estão na tela colorida do computador de bordo e nos pneus, que privilegiam o uso no asfalto.

EXTREME V6

R$ 205.990

A versão Extreme (fotos) traz rodas de liga leve aro 20, estribos e santantônio pintados na cor da carroceria e faróis bixenônio com luz diurna de LED.

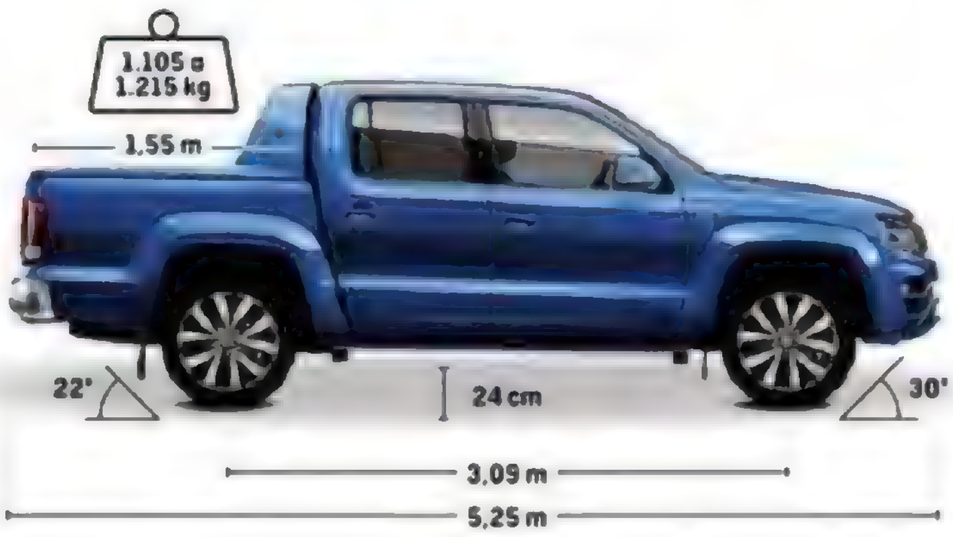
RAIO X

CESTA DE PEÇAS
R$ 9.908

GANCHOS
6

CAÇAMBA CS/CD
1 814/1 200 litros
2,20/1,55 m de comprimento
1,62 m de largura
0,53 m de altura

REVISÕES
10 mil km: **R$ 690**
20 mil km: **R$ 1.095**
30 mil km: **R$ 1.032**



Grupo Único PDF Acesse @jornaiserevistas

*Dados oficiais

Grupo Unico PDF Acesse: @jornalserevistas

QUEM COMPRA PICAPE QUER O QUÊ?

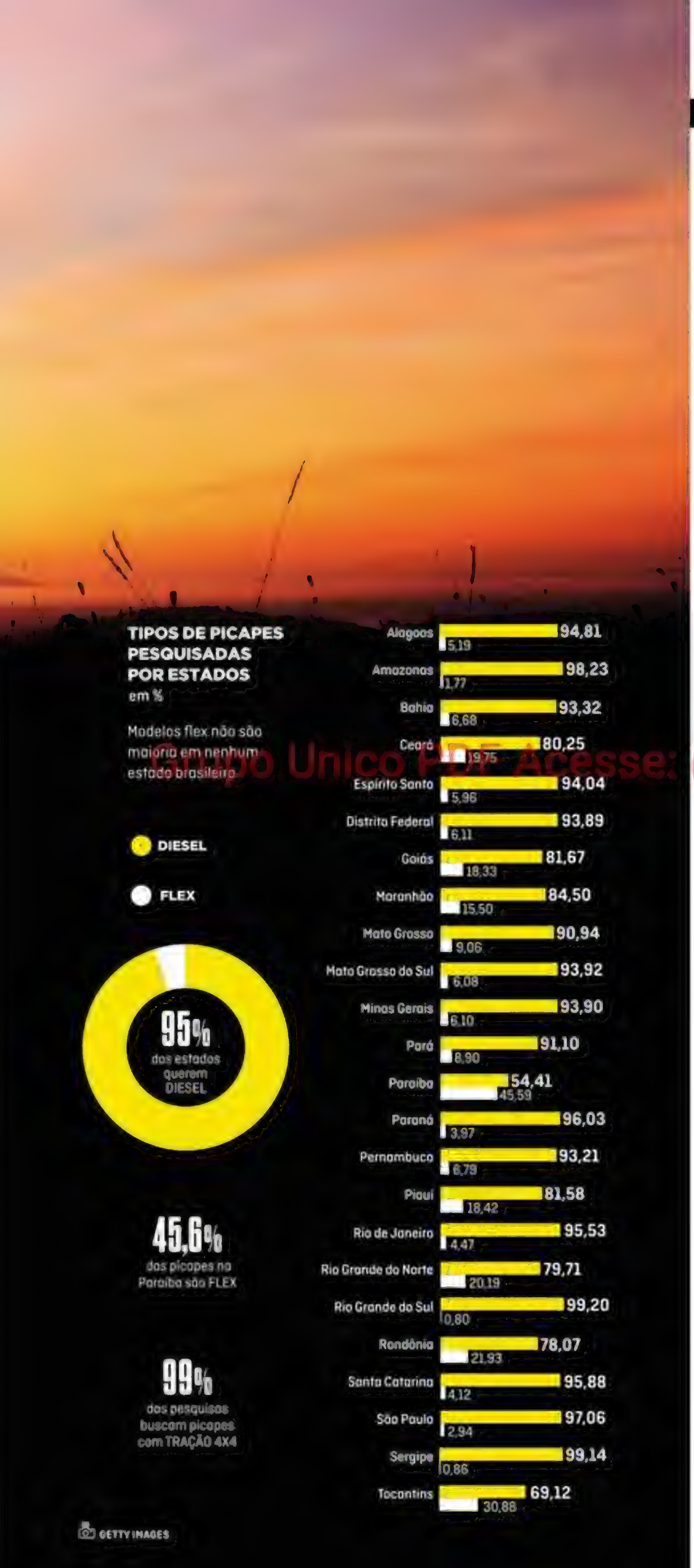
EM PESQUISA INÉDITA, GOOGLE MAPEIA OS DESEJOS E PREFERÊNCIAS DOS COMPRADORES DE PICAPES NO BRASIL, PESSOAS QUE GANHAM BEM E, VEJA SÓ, SÃO AVESSAS ÀS VERSÕES FLEX: GOSTAM É DE DIESEL

VINICIUS MONTOIA (autoesporte@edglobo.com.br)

Escolher picape é quase tão complexo quanto comprar um lanche no Subway. Eles têm 14 sanduíches, cinco tipos de pães, três opções de queijos e dois tamanhos para atender níveis diferentes de apetite. Enfim, essa é a cena.

Voltando a falar de picapes: elas podem ser flex, diesel, ter cabine simples, estendida ou dupla e vir com tração 4x2 ou 4x4. Multiplicando essas variantes pela quantidade de empresas (dois modelos da Chevrolet, dois da Fiat, mais Ford, Mitsubishi, Nissan, RAM, Renault, Toyota e as opções da Volkswagen), são cerca de 70 configurações. A SsangYong Actyon Sports está afastada temporariamente do mercado nacional.

Nem todas caem no gosto do consumidor e, por isso, os fabricantes fazem pesquisas para traçar estratégias de mercado. Um sinal desse posicionamento comercial foi dado pela Ford: a montadora tirou de linha as versões com motor flex da Ranger. "A venda de picapes com motorização bicombustível corresponde a apenas 8% do mercado total e, para a Ranger, esse número é de apenas 5%", afirmou Fabrizzia Borsari, gerente de marca da picape.



Grupo Único PDF Acesse: @jornalsemrevistas

AS MAIS DESEJADAS

A RAM 2500 lidera a preferência no imaginário dos picapeiros, mas só 310 unidades foram vendidas até o quinto mês de 2019 — o que corresponde a somente 0,39% do segmento de picapes grandes. Uma curiosidade: quem curte caçamba cita "Dodge" em vez de RAM. A confusão ocorre até hoje, pois esse nome era um modelo de picape, não submarca.

A segunda colocada na pesquisa do Google é a Toyota Hilux, cuja fama de robustez sobe à cabeça dos entrevistados — que também se lembram das marcas de luxo Bugatti e Lamborghini (na terceira e quarta posições).

Esse levantamento foi feito com proprietários de picapes e reuniu mil entrevistados em março, todos moradores das cidades de agronegócio com maior participação no Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro — índice que soma as riquezas produzidas no país em um ano —, como Uberaba (MG), Cascavel (PR), Rio Verde (GO), Dourados (MS) e Sorriso (MT).

Segundo os dados, o consumidor desse tipo de veículo tem poder aquisitivo mais alto comparado à média brasileira e costuma ter mais contato com produtos de luxo. Guilherme de Paola, executivo de negócios do Google e responsável pela pesquisa, diz que "pelo fato de [*as cidades*] terem participação significativa no PIB, é natural que esse consumidor tenha poder aquisitivo maior e possa comprar carros acima de R$ 150 mil. Ele não leva em conta as picapes pequenas, apenas as médias".

Assim, ficam de fora as mais vendidas do segmento, como Fiat Strada e Toro, além da Volkswagen Saveiro. Nessas cidades, a busca é por determinadas marcas, e muitas estão relacionadas com picapes. Outras são apenas aspiracionais, pois esses clientes também anseiam por produtos premium de outras categorias.

Seguindo o ranking, na quinta colocação está a Chevrolet, seguida pela Ford. Outros citados são Volkswagen, Fiat e Volvo (nessa ordem). O único caso fora da curva é a chinesa Lifan, sétima posição entre as marcas favoritas nos municípios agro, mas a pesquisa "não fornece nível de detalhamento" suficiente que indique os motivos. Talvez seja o SUV X60.

Já entre os mais buscados, a S10 é líder, com 78% mais relevância nas cidades agro do que nas demais. É seguida por Saveiro e SW4. Strada e Amarok aparecem em quarto e quinto. Entre os dez mais estão Hilux, Ford Ranger, Nissan Frontier, Chevrolet Camaro e Toyota Corolla.

GUIA DE PICAPES

BUSCA POR PICAPES É MAIOR EM CIDADES AGRO, QUANDO COMPARADA COM AS METRÓPOLES

Ao comparar cidades com inclinação urbana e aquelas onde o agronegócio é a principal atividade econômica, o Google concluiu que a procura é 31,2% maior nas regiões agro. Em hatches, há quase um empate, com 30% no interior e 33% nas metrópoles. Já para sedãs, a diferença quase não existe: 26% e 25%, respectivamente. Os moradores das zonas rurais demonstram menos interesse por SUVs, 28%; os habitantes de áreas urbanas representam 31%. "O sedã tem quase a mesma porcentagem na cidade e no campo porque o público é diferente. O consumidor que busca por sedãs normalmente prefere um veículo mais confortável e não optaria por uma picape ou um SUV", afirmou Juliana Yamada, responsável pela área de Insights & Analytics Integrated do Google Brasil.

Considerando apenas as médias, a líder é a Chevrolet S10, com 27%. Na sequência surgem Hilux (26%), Ranger (17%), Amarok (12%) e L200 e Frontier (ambas com 9%). "Existe alta correlação entre busca e venda nessas localidades, cerca de 93%. Ou seja, os consumidores pesquisam e partem para a compra", alertou Guilherme de Paola.

FIDELIZAÇÃO

Quando se fala de intenção de compra, 28% dos interessados em picapes estão inclinados a comprar uma Hilux. A Ranger vem em segundo lugar, com 17%. Já a S10, que aparece como a mais procurada, retém 16% da intenção, na terceira colocação. Para fechar as seis primeiras: Amarok com 15%, L200 com 14% e Frontier com 10%.

Em relação à fidelidade dos clientes com a marca, porém, mais da metade deles pretende adquirir outra Hilux (52%). O cenário de recompra também é favorável para a Chevrolet, com 43%

A RAM 2500 LIDERA A PREFERÊNCIA EM DESEJO. *No ranking de vendas, passa longe de somar grande volume*

Grupo Unico PDF Acesse: @jornaiserevistas

Grupo Unico PDF Acesse: @jornaiserevistas

dos consumidores indicando que levariam outra S10 para casa. Na terceira colocação está a Ranger (37%), seguida pela Mitsubishi L200 (33%). Em quinto lugar surge a Amarok (29%) e na lanterna está a picape da Nissan, com apenas 23%.

"Muito pode ser explicado pela quantidade de concessionárias onde os consumidores podem fazer revisões e outros serviços. Mitsubishi e Nissan passam uma má impressão no pós-venda: apenas um quarto dos proprietários compraria outra Frontier. O ideal é que todas as fabricantes desenvolvam seus atributos e divulguem seus pontos positivos", declarou De Paola.

FONTE DE INFORMAÇÃO NÃO É O FABRICANTE

Nesse ponto a pesquisa evidenciou que os consumidores não se informam adequadamente, apesar de 95,5% deles serem entusiastas de automóveis. "Não revelamos o nível de aprofundamento dessa informação que ele consome, desconsiderando a qualidade da informação, principalmente com relação a detalhes técnicos", revelou o executivo de negócios do Google.

O atributo "potência do motor/robustez" mostra que a Hilux está em primeiro lugar, impressão que não é real. Levando em conta as picapes turbodiesel (as mais vendidas), a Hilux é a que menos oferece potência (177 cv), e vai de zero a 100 km/h em 11,8 segundos, mais lenta que L200, Frontier e S10. A Ranger é mais pesada e, a despeito do motor 3.2 de 200 cv, cumpre a mesma prova em 11,1 s. Mas nenhuma vence a Amarok V6 3.0 de 225 cv com seus 7,9 s, embora esteja no segundo lugar no quesito "potência do motor/robustez".

O estudo revela que 29% dos picapeiros se informam sobre carros e caminhonetes em revistas e jornais; outros 29%, em vídeos na internet; 25%, em redes sociais; 21%, com amigos; 19%, pela televisão; 13%, em feiras e eventos; e apenas 1% não se atualiza.

LEO SPOSITO

Contudo, é necessário comparar a média geral dos quesitos, tais como conforto e espaço, design, tradição da marca, inovação, tecnologia e serviços de pós-venda. Os dados mostram que a reputação da Toyota catapulta a imagem da Hilux entre os consumidores. É uma parada dura para as concorrentes.

Ainda sobre o perfil do picapeiro brasileiro, 74% desse grupo é composto de homens e apenas 26% são mulheres. Quanto à idade, quase 86% deles têm entre 18 e 44 anos.

ATIVIDADES DOS PICAPEIROS

No Norte do país as picapes médias são usadas para locomoção diária, para carregar carga e como ferramenta de trabalho. Esse perfil é similar ao do Sudeste, onde é utilizada para trabalho e lazer. Porém, os proprietários em São Paulo, Minas Gerais, Espírito Santo e Rio de Janeiro acrescentam o estilo como motivação. Esse comportamento é repetido no Nordeste, onde "Gosto do estilo" apareceu em primeiro lugar, justificando a maior compra de picapes flex. Os donos de picapes dessa região usam o carro para viajar e também no off-road. No Centro-Oeste, a caminhonete é usada tanto para locomoção diária quanto no trabalho. E nos três estados do Sul, os principais motivos de compra são: carregar grandes volumes, viajar e praticar off-road.

TESTAMOS

Testes e impressões dos principais lançamentos. Carro ou moto, a gente dirige tudo!

Grupo Unico FDE Acesso Antecipado

VOLKSWAGEN POLO 1.6 MSI
R$ 64.850

SÓ POR UMA NOITE

REESTILIZADO, MAIS SEGURO E AGORA COM CÂMBIO AUTOMÁTICO CVT, SANDERO ENCARA A REFERÊNCIA DO SEGMENTO. SERÁ QUE O RENAULT É PÁREO PARA O VW POLO?

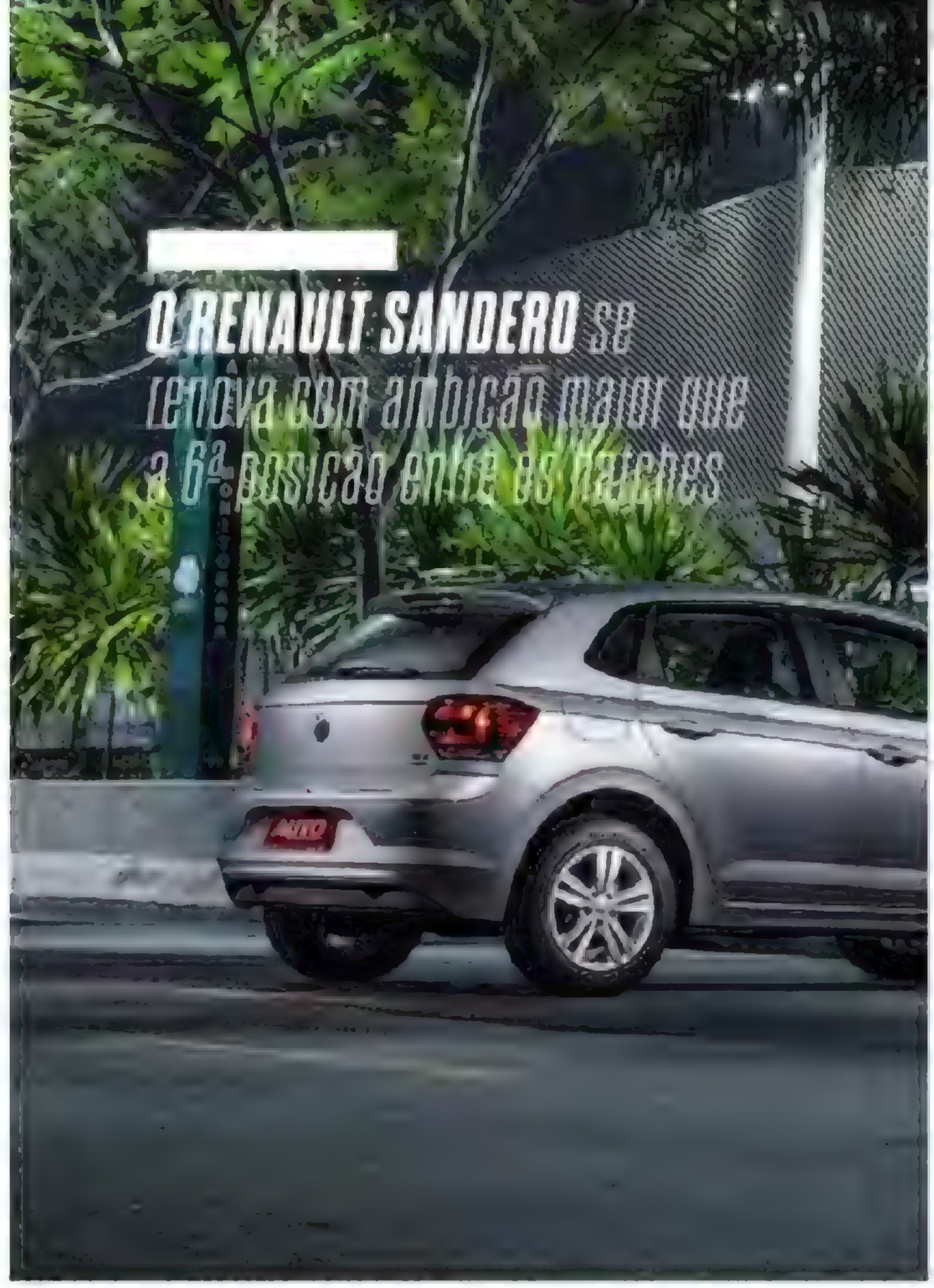
RAPHAEL PANARO (rpanaro@edglobo.com.br)
FABIO ARO

Compre Livros PDF Acesse: @livrosdeverdade

RENAULT SANDERO INTENSE
R$ 65.490

TESTAMOS

O RENAULT SANDERO SE renova com ambição maior que a 6ª posição entre os hatches

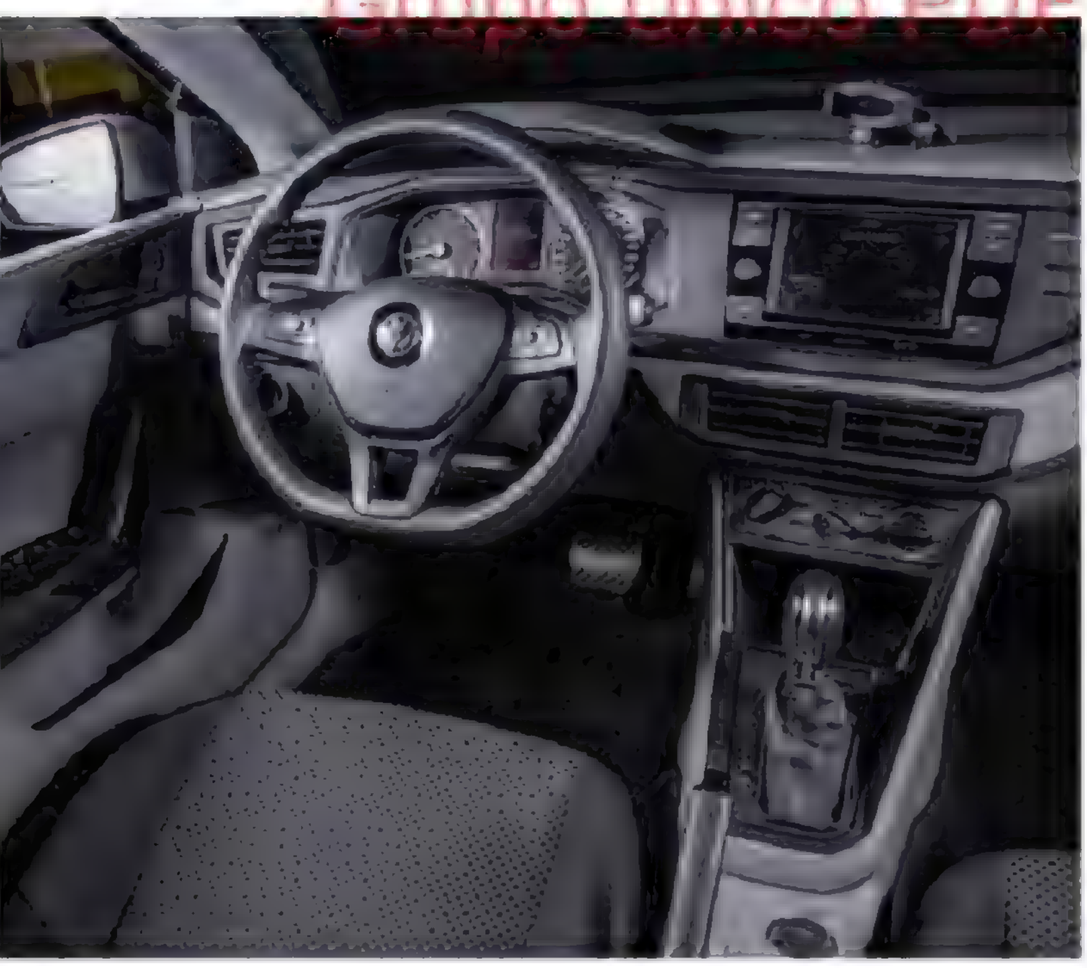


Volkswagen Polo e Renault Sandero têm preços parecidos, mas comportamentos completamente opostos

Os números não mentem. O Chevrolet Onix é líder incontestável entre os hatches compactos no Brasil. Porém, desde que foi lançado, o Volkswagen Polo tornou-se o modelo a ser seguido em termos de segurança, dinâmica, eficiência e itens de série — pelo menos no Highline. O Sandero nunca chegou perto desse papo: nem de vendas, muito menos de referência. O hatch francês (ou seria romeno?) agora tem novos argumentos para tentar entrar na conversa: um tapa no visual e o câmbio CVT. E sem vida fácil. Já o colocamos frente a frente com o VW na versão 1.6 MSI automática (que parte de R$ 64.850). Aqui, o Renault aparece na topo de linha Intense 1.6, que sai por R$ 65.490 com a inédita transmissão. Qual deles leva a melhor?

Bom, a relação do Sandero com caixas robotizadas nunca foi das melhores. A primeira tentativa, em 2011, com o câmbio automático de quatro marchas, não foi bem-sucedida devido aos buracos no escalonamento e à falta de agilidade nas trocas. Três anos mais tarde, a Renault resolveu simplificar: automatizado de cinco velocidades. Os trancos do Easy R não deixaram saudades. Agora a aposta é no CVT — de origem Nissan, a mesma de Captur e Duster. Dessa vez a união é estável.

Grupo Unico PDF Acesse: @jornaiserevistas



O interior do Polo é recheado de plásticos e o multimídia faz parte do pacote opcional, que custa R$ 3.535

Sempre aliado ao 1.6 SCe de até 118 cv, o câmbio se comporta bem na cidade. Claro, o ponteiro do velocímetro do Sandero sobe de forma linear ao pressionar o acelerador mais incisivamente. A caixa aproveita os 16 kgfm de torque em uma ampla faixa de giros, tudo de forma serena, longe de arroubos esportivos. Em nossa pista de testes, o hatch precisou de 11,4 segundos para alcançar os 100 km/h. O Polo vai na mesma faixa: 11,3 s.

A maior distância entre os câmbios está nas retomadas. O Sandero precisa de 7,6 s no 40-80 km/h, enquanto o VW, com o automático de seis marchas, leva 2,5 s menos. No 60-100 km/h são 9,4 s e no 80-120 km/h são eternos 12 s — o Polo faz em 6,4 s e 7,7 s, respectivamente. É uma diferença que faz você pensar e se certificar de que há mais espaço na hora de ultrapassar alguém. Em termos de consumo, o hatch da Volkswagen leva pequena vantagem: fez 7,4 km/l na cidade e 11,6 km/l na estrada, contra 7,1 km/l e 10,2 km/l do Sandero (ambos com etanol). O francês volta a ser melhor nas frenagens.

Na dinâmica, o Polo se sobressai, a começar pela posição de digirir e pela altura, mais perto do chão — o que dá mais estabilidade. Apesar da suspensão robusta, o Sandero nunca foi sinônimo de boa dirigibilidade, com exceção da versão RS. Alta, a carroceria aderna bastante em curvas, a despeito dos pneus mais largos, e a direção eletro-hidráulica é demasiadamente pesada para fazer manobras ou sair de trás de um veículo no trânsito.

Vale destacar uma melhora: a ergonomia. O volante é novo e nem se compara ao anterior rechonchudo. Mais fino e com detalhes em cromo anodizado, tem boa pegada e traz os comandos do controle de cruzeiro, mas po-

Grupo Unico PDF Acesse: @jornaiserevistas

Os novos bancos e volante melhoram (e muito) a ergonomia

Os números no velocímetro e conta-giros estão maiores; o fundo da tela do mostrador digital é preto. O botão de abertura do porta-malas fica no centro do logotipo da tampa traseira

As lanternas se prolongam pelo porta-malas e a assinatura visual é de LED

deria ser multifuncional, como o do VW: o Renault tem aquele (ruim) comando remoto na coluna de direção. A central Media Nav Evolution passou a ser compatível com Apple CarPlay e Android Auto. Os novos bancos apoiam melhor o corpo, principalmente nas laterais.

A cabine, claro, tem muitos plásticos, mas são amenizados pelo couro nas laterais das portas, pelo preto brilhante na moldura do multimídia e por outros apliques — na versão Itense. O Polo, por sua vez, é bem diferente das versões mais caras. O preço completo de R$ 73 mil não condiz com a quantidade de plásticos rugosos pintados de dois tons de cinza. Sem falar que o ajuste dos retrovisores é pela famigerada alavanquinha — elétrico é opcional — e o volante não tem nenhuma regulagem.

Além do câmbio, o Sandero ganha um fôlego estético até a chegada da próxima geração, prevista para 2021. A maior mudança foi na traseira, com as lanternas alongadas e assinatura de LED. O vidro foi mantido, porém a tampa do porta-malas — que leva 320 litros, 20 l a mais que o do Polo — é nova, e agora o botão de abertura fica na parte central do logotipo da Renault, outra falha corrigida. Medições da **Autoesporte**, no entanto, apontam 347 litros no Renault. A plataforma e, consequentemente, as dimensões foram mantidas: são 4,07 metros de comprimento e entre-eixos 3 cm maior que o do Polo (2,59 m). Duas pessoas nos bancos de trás se acomodam melhor no Sandero que no VW, assim como um terceiro ocupante.

O Sandero ainda traz apliques plásticos nas caixas de rodas nas opções 1.6 CVT, além de suspensão mais alta e pneus borrachudos, que o elevam a 1,57 m de altura — 5 cm a mais que as versões convencionais. O único opcional do hatch são as cores metálicas, como o azul Iron (foto), que demanda R$ 1.500 extras. A gama também foi redesenhada. O motor 1.0 com câmbio manual continua e os nomes Authentique, Dynamique e Expression saem de cena. Entra a nomenclatura Life, Zen, Intense e RS. Mas trocar o Polo pelo Sandero? Só por uma noite.

Grupo Hugo Pilz Acesso: @jornaisvistos

	VOLKSWAGEN Polo 1.6 MSI	RENAULT Sandero Intense
	R$ 64.850	R$ 65.490
ITENS		
AIRBAGS LATERAIS	S	S
AIRBAGS DE CORTINA	ND	ND
AR-CONDICIONADO	S	S
ASS. DE RAMPA	A	A
BANCOS DE COURO	ND	O
CÂMERA DE RÉ	ND	O
CENTRAL MULTIMÍDIA	O	S
CHAVE PRESENCIAL	ND	ND
COMANDOS NO VOLANTE	S	S
COMP. DE BORDO	S	S
CONTROLE DE TRAÇÃO	S	S
FAROL NEBLINA	ND	O
FAROL XENÔNIO	ND	ND
GPS	O	A
ISOFIX	S	S
RODAS DE LIGA	O	O
SENSOR DE RÉ	O	S
TETO SOLAR	ND	ND
TRIO ELÉTRICO	O	O

S Série O Opcional ND Não disponível A Acessório

SANDERO: + ITENS DE SÉRIE

A Renault aproveitou o facelift para mexer na segurança. Com uma estrela nos testes de impacto do Latin NCAP, o Sandero recebeu reforços estruturais e agora tem quatro airbags de série desde a versão de entrada, mas o teste não foi repetido. A Intense traz controles de estabilidade e tração, assistente de partida em rampa e controle de cruzeiro. O Polo MSI, por sua vez, só tem quatro bolsas de ar de fábrica. Controles eletrônicos, multimídia, sensores de estacionamento e até rodas de liga leve são opcionais. E custam caro. Completo, o hatch da Volkswagen chega a quase R$ 73 mil.

1º

VOLKSWAGEN
Polo 1.6 MSI

2º

RENAULT
Sandero Intense CVT

SEU BOLSO

PREÇO	R$ 64.850	R$ 65.490
PACOTE DE PEÇAS	R$ 4.555	ND
REVISÕES ATÉ 30 MIL KM	R$ 1.691	ND
SEGURO*	R$ 2.626	ND
DESVALORIZAÇÃO 1º ANO	9,3%	ND
GARANTIA	3 anos	3 anos
TAXA DE FINANCIAMENTO	0,9%	ND
VALOR DA PARCELA**	R$ 1.058	ND
CONSUMO CIDADE/ESTRADA	7,4 / 11,6 km/l	7,1 / 10,2 km/l

TESTE

ACELERAÇÃO

0 - 100 km/h (s)	11,3 s		11,4 s
0 - 400 m (s)	-		-
0 - 1.000 m (s)	32,5 s		33,3 s
Velocidade a 1.000 m (km/h)	162,6		153,2
Veloc. real a 100 km/h	95		97

Apesar de zero a 100 km/h parelho, o desempenho do Polo em geral é melhor

RETOMADA DE VELOCIDADE

40 - 80 km/h (Drive)	4,9 s		7,6 s
60 - 100 km/h (D)	6,4 s		9,4 s
80 - 120 km/h (D)	7,7 s		12 s

Nas retomadas, o Sandero fica muito atrás do VW Polo

FRENAGEM (ABS)

100 - 0 km/h (m)	42,5 m		40,7 m
80 - 0 km/h (m)	26,6 m		25,6 m
60 - 0 km/h (m)	15,3 m		14,2 m

DADOS DA MONTADORA

MOTOR	Dianteiro, transversal, 4 cil. em linha, 1.6, 16V, comando duplo, flex	Dianteiro, transversal, 4 cil. em linha, 1.6, 16V, comando duplo, flex
CILINDRADA	1.598 cm³	1.597 cm³
POTÊNCIA	117 cv (E) / 110 cv (G) a 5.750 rpm	118 cv (E) / 115 cv (G) a 5.500 rpm
TORQUE	16,5 kgfm (E) / 15,8 kgfm (G) a 4.000 rpm	16 kgfm (E) / 16 kgfm (G) a 4.000 rpm
VELOCIDADE MÁXIMA	188 km/h	177 Km/h
CÂMBIO	Automático de 6 marchas	Automático CVT
DIREÇÃO	Elétrico	Eletro-hidráulica
SUSPENSÃO	Independente McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)	Independente McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)
FREIOS	Discos ventilados (diant.) e tambor (tras.)	Discos ventilados (diant.) e tambor (tras.)
PNEUS	185/65 R15	205/55 R16
TRAÇÃO	Dianteira	Dianteira
CARROCERIA	Hatch, 4 portas, 5 lugares	Hatch, 4 portas, 5 lugares
COMPRIMENTO	4,05 m	4,07 m
LARGURA	1,75 m	1,73 m
ALTURA	1,47 m	1,57 m
ENTRE-EIXOS	2,56 m	2,59 m
TANQUE	52 litros	50 litros
PESO	1.103 kg	1.140 kg
PORTA-MALAS (FABRICANTE)	300 litros	320 litros

*Seguro: A cotação foi feita pela Limiar Seguros (11-2506-9242) com base no perfil de um homem de 40 anos, casado, morador da zona sul de São Paulo, sem bônus. ** 50% de entrada e saldo em 36 vezes

NOTAS

	VOLKSWAGEN Polo 1.6 MSI	RENAULT Sandero Intense CVT
CONFORTO		
Acabamento	5,5	7,5
Espaço interno	7,5	9
Porta-malas	8,5	9
Ergonomia	8,5	8
Equipamentos de série	6	8
Equip. de segurança	7	8
Subtotal	*43*	*49,5*
DINÂMICA		
Motor	8,5	8
Frenagem	7,5	8
Suspensão	9	8
Desempenho	8,5	7
Consumo	8	7
Câmbio	9	8
Sensação ao volante	8,5	6,5
Subtotal	*59*	*52,5*
MERCADO		
Preço	6,5	6
Desvalorização	-	-
Garantia	7,5	7,5
Seguro	-	-
Revisões	-	-
Preço das peças	-	-
Atualidade	9	7
Subtotal	*23*	*20,5*
TOTAL	**125**	**122,5**

VOLKSWAGEN

Polo 1.6 MSI

O Renault Sandero evoluiu bastante e, nessas versões, a disputa é acirrada. Apesar da falha na lista de equipamentos e no acabamento, o VW Polo leva esse comparativo por ser uma compra melhor. É o projeto mais recente, mais seguro (cinco estrelas no Latin NCAP) e com melhor acerto dinâmico. O câmbio automático de seis marchas, entre outros motivos, faz diferença no desempenho — principalmente nas retomadas. O Polo fica mais interessante com o pacote opcional de itens que traz, por exemplo, o multimídia.

Grupo Unico PDF Acesse: @jornaiserevistas

TESTAMOS

BMW X4 M COMPETITION | R$ 530 MIL*

Grupo Unico PDF Acesse: http://gruporevistas

X4 + M = 517 cv

DEPOIS DA FUSÃO IMPROVÁVEL ENTRE SUV E CUPÊ, A BMW FOI ALÉM: ADICIONOU À FÓRMULA O ELEMENTO M. O RESULTADO É ESSE FAMILIAR COM CARA DE ESPORTIVO

O laboratório de testes da BMW anda apelando para a alquimia. Depois de combinar com sucesso elementos até então imiscíveis e dar origem ao X3 M, os químicos alemães aparecem com uma nova fórmula: o X4 M. Esse modelo já abusava da crença popular quando a marca misturou óleo e água (ou melhor, um SUV com um cupê).

Mas deu certo — tanto que a química evoluiu para o X4 M Competition. Agora, esse utilitário travestido de cupê começou a desafiar as leis da física. Tem peso de SUV, centro de gravidade de SUV, tamanho de SUV, mas acelera como se fosse um esguio sedã M5.

A BMW, ao que parece, acertou a mão de novo. Os engenheiros ainda não descobriram o elixir da felicidade, mas já sabem como arrancar boas surpresas daqueles que se aventuram atrás do volante do X4 M em uma pista de testes. O desafio? Como desfazer o sorriso bobo ao sair do carro depois de algumas voltas rápidas.

Essa avaliação começou no circuito de Monticello, uma pista privada em New Jersey (EUA) onde endinheirados pilotam seus bólidos. É um território de zigue-zagues travados, curvas com *apex* em desnível e outros desafios para estressar o hipotálamo (e a conta bancária) dos pilotos de fim de semana. Para os fabricantes, pode ser um risco: carros fracos ou "ruins de curva" costumam penar nesse tipo de traçado. Não foi o caso do X4 M.

Cravei o pé no acelerador em uma saída de curva e deixei a eletrônica fazer o resto. Com o modo de condução ligado em Sport,

ULISSES CAVALCANTE
(ucavalcante@edglobo.com.br)

Desempenho, nível de acabamento, visual e qualidade de construção

Espaço interno, rigidez da suspensão em modo Comfort

DIVULGAÇÃO

Grupo Unes PDF Acesse: @ornaiserevistas

tração integral com controle de estabilidade adaptativo acionado e diferencial ativo a postos, não deu outra: toda a força de 61,2 kgfm aos 2.600 rpm fizeram meu corpo grudar no encosto do assento, sem derrapagem de pneus e nenhum sinal de perda de trajetória. Faça isso em um Dodge Dart e você verá o mundo girar por ângulos inéditos.

A suspensão é firme, não deixa a cabine oscilar como um SUV — a sensação é de guiar um sedã rebaixado. Frenagens, idem. Os freios a discos ventilados e perfurados nas quatro rodas ancoram seus 1.970 quilos (*veja foto ao lado*). Pudera: são discos de 15,6 polegadas na dianteira e 14,6 pol. na traseira. Essas medidas são superiores à de rodas de compactos (Celta e Mille usavam pneus em rodas de 13 polegadas.

Freios a discos ventilados e perfurados. Até os aros finos das rodas foram projetados para dissipar melhor o calor

*Preço estimado

TESTAMOS

Os botões vermelhos no volante são atalhos para acionar os modos de condução

Os assentos são firmes e contam com abas laterais proeminentes, simulando o suporte obtido por bancos do tipo "concha", mas têm regulagem elétrica e memória de posição.

O motor 3.0 em linha parece o já conhecido da BMW, mas foi revisto — é o mais potente seis cilindros já visto nos SUVs da marca, e foi retrabalhado para pesar menos (tem 170 kg, 20 a menos que o anterior). A pressão das turbinas subiu para 2,3 bar e a central eletrônica é mais agressiva. Tudo para chegar aos 517 cv.

Tanta aceleração requer um sistema de refrigeração à altura. Repare na foto abaixo. Note que são cinco entradas de ar, todas funcionais. O motor 3-litros conta com dois sistemas independentes de refrigeração líquida e dois canais de ar para as turbinas (são duas, cada uma atuando em três cilindros). Nas laterais inferiores do para-choque, a ventilação ajuda a conter a temperatura das pastilhas de freio. Aliás, até os aros das rodas foram projetados para colaborar na dissipação de calor.

A linha M chega ao X4 cinco anos após o lançamento da primeira geração (2014), um pouco tarde, mas o suficiente para enfrentar o Mercedes-AMG GLC 63, o Jaguar F-Pace SVR e o Porsche Macan Turbo. Será vendida no Brasil em duas configurações (M e M Competition — a que você vê nas fotos). A opção "de entrada" gera 487 cavalos.

Grupo Banca PDF Acessos @gmail.com

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Dianteiro longitudinal, 6 cil em linha, 3.0, 24V, comando duplo, 6 turbo, injeção direta de gasolina

POTÊNCIA
517 cv a 6 250 rpm

TORQUE
61,1 kgfm entre 2 600 rpm e 5 950 rpm

CÂMBIO
Automático de 8 marchas, tração integral

DIREÇÃO
Elétrico

SUSPENSÃO
Indep. braços duplos em subchassi (diant.) e five-link (tras.)

FREIOS
Discos ventilados e perfurados (diant. e tras.)

PNEUS
255/40 R21 (diant.)
265/40 R21 (tras.)

DIMENSÕES
Compr.: **4,76 m**
Largura: **1,93 m**
Altura: **1,62 m**
Entre-eixos: **2,86 m**

TANQUE
65 litros

PORTA-MALAS
525 litros (fabricante)

PESO
1.970 kg

GARANTIA
2 anos

Os preços não estão definidos, pois o lançamento será feito no segundo semestre. Entretanto, a estimativa é de que custe algo em torno de R$ 520 mil e R$ 540 mil.

Além do X4 M, a BMW vende o X4 xDrive30i, por R$ 334.950, e o X4 M40i, a R$ 421.950. Três degraus acima está o X6 M, que sai por R$ 692.950. Ainda há a lacuna do X5 M para preencher, o que deve ocorrer até 2020. O SUV grande terá motor na casa dos 600 cavalos.

No Brasil, o SUV de corrida ainda terá sistemas autônomos de condução, com controle de cruzeiro adaptativo, head up display (que exibe dados do computador de bordo) e GPS, além de conexão à internet com hotspot.

O X4 M compartilha a mecânica e equipamentos com o X3 M — que também faz sua estreia na linha M. Na hora de comprar (e de revender), o X3 é um negócio melhor. Além de custar menos (logo abaixo de meio milhão de reais), a carroceria de "SUV tradicional" agrada mais. A silhueta de cupê atende a um nicho menor. Por mais dinheiro que o comprador tenha, a matemática segue a química: menos é mais.

Há elementos vermelhos (e discretos) no cabine: nos assentos, no volante, no botão de partida e até na costura dos cintos de segurança

Grupo Unico PDF Acesso @jornaiserevistas

HYUNDAI CRETA PRESTIGE 2.0 AT6 | R$ 107.990*

Harmonização facial

HYUNDAI CRETA RECEBE LEVE REESTILIZAÇÃO NA LINHA 2020 E GANHA EQUIPAMENTOS INÉDITOS PARA SEGUIR NA DISPUTA PELA LIDERANÇA

DIOGO DE OLIVEIRA
(dooliveira@edglobo.com.br)

Pode parecer cedo para uma reestilização, afinal o Hyundai Creta chegou há pouco mais de dois anos ao Brasil. Mas a linha 2020 exibe uma leve plástica que deixa o modelo produzido em Piracicaba (SP) alinhado com os vendidos na China e na Índia. É desses mercados que vieram as atualizações do design. A diferença é que o Creta foi lançado na Ásia em 2015, dois anos antes de estrear aqui.

O atraso acabou forçando a atualização precoce, mas as mudanças vêm em boa hora. O Creta foi o modelo mais vendido em 2018, considerando o segmento de SUVs compactos. Porém, neste ano o Hyundai é o quarto do ranking – perde para o Compass e, entre os compactos, para o Jeep Renegade e o Nissan Kicks.

A versão de topo, Prestige 2.0 (R$ 107.990), é a que melhor exibe o resultado do facelift – por isso, foi a primeira a chegar para testes. A dianteira traz grade maior e para-choques com luzes diurnas, e as lanternas "Diamond Vision" usam modernos anéis de LED. O conjunto ótico veio emprestado da versão chinesa (ix25), que já usa as lanternas desde 2016, um sinal de que as novidades daqui não são tão novas assim. A Hyundai brasileira só alterou os para-choques e reforçou a lista de equipamentos.

Na cabine, as mudanças são ainda mais discretas – é bem provável que donos de Cretas nem as notem. As maiores inovações aparecem na versão Prestige: retrovisor eletrocrômico; bancos de couro marfim com bordas em marrom, inspirados no conceito Diamond do Salão de São Paulo; retrovisores com rebatimento elétrico; e carregador de celular por indução, que só funciona com smartphones mais novos.

No restante da gama, a evolução mais notável é o acionamento das janelas por um toque nas quatro portas (antes era só para o motorista). Pelo menos a lista de conteúdos é farta. Há controles eletrônicos de estabilidade e de tração, assistente de arranque em ladeiras, sensores de obstáculos traseiros e controle de cruzeiro desde a versão Smart 1.6 automática (R$ 86.990) – só a Attitude 1.6 manual não traz esses recursos.

Por falar em mecânica, tudo continua como antes. Opções de base e intermediárias usam o motor 1.6 16V flex de até 130 cv e 16,5 kgfm (etanol) e os câmbios manual ou automático de seis marchas. A única mudança é na oferta do

Cabine generosa em espaço, visual renovado e novos itens de série

Consumo elevado do motor 2.0 e acabamento simples

DIVULGAÇÃO

Além das novas lanternas contornadas por LEDs, a versão mais cara do Creta tem a curiosa chave-pulseira, que serve de relógio, e um carregador de smartphone por indução (sem fio) no console

Grupo Único PDF Acesse: @jornaiserevistas

2.0 16V flex (166 cv e 20,5 kgfm com etanol). Sem a versão Sport na linha 2020, o motor maior passa a equipar apenas a Prestige.

Isso significa que o Creta mais caro tem o melhor desempenho. Em nossos ensaios, o SUV obteve bons números com o 2.0 aspirado. O clássico zero a 100 km/h levou 9,7 segundos, enquanto a retomada de 80 km/h a 100 km/h tomou 6,2 s. Já as frenagens foram razoáveis: a 100 km/h, o Creta (com tambores na traseira) precisou de 41,3 metros para estancar, contra 38,9 m do Honda HR-V e 37,9 m do Volkswagen T-Cross. Mas o que assusta mesmo é o consumo. Com álcool no tanque, são 7,1 km/l de média na cidade, e 8,4 km/l na estrada. Em circuito misto, a média fica em 7,7 km/l – é um dos SUVs compactos com pior consumo no mercado.

Ao volante, o Hyundai convence sobretudo no espaço. A plataforma do médio Elantra garante generosos vãos para pernas e cabeças, além de ótimo espaço lateral e do porta-malas de 431 litros, um dos maiores da classe. Pena o acabamento pender para a linha HB20, com a cabine revestida de plásticos. Sorte que o rodar suave e o isolamento acústico bem-feito ajudam a realçar o conforto. Seu ponto forte é o tamanho e a relação custo/benefício. Agora o Creta conta até com a moderna chave-pulseira. Não é chique?

NOVO CRETA EM 2021

Na China, a nova geração do Creta foi revelada em abril e chocou muita gente com o estilo exótico. O SUV estreia por lá neste ano, mas aqui o Creta atual ainda fica até 2021. É quando a Hyundai fará a reforma completa, que incluirá novidades que chegarão neste ano ao HB20, dentre elas o novo motor 1.0 turbo de injeção direta (120 cv e 17,5 kgfm) e a frenagem autônoma com detector de pedestres.

TESTE

ACELERAÇÃO
0 - 100 km/h: **9,7 s**
0 - 400 m: **16,9 s**
0 - 1 000 m: **30,7 s**
Vel. a 1 000 m: **171 km/h**
Vel. real a 100 km/h: **98 km/h**

RETOMADA
40 - 80 km/h (Drive): **4,4 s**
60 - 100 km/h (D): **5,5 s**
80 - 120 km/h (D): **6,2 s**

FRENAGEM
100 - 0 km/h: **41,3 m**
80 - 0 km/h: **26 m**
60 - 0 km/h: **14,9 m**

CONSUMO**
Urbano: **7,1 km/l**
Rodoviário: **8,4 km/l**
Média: **7,7 km/l**
Aut. em estrada: **423,5 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Dianteiro, transversal, 2.0, 16V, quatro cilindros em linha, comando duplo variável, flex

POTÊNCIA
166/156 cv a 6 200 rpm

TORQUE
20,5/19,1 kgfm a 4 700 rpm

CÂMBIO
Automático de 6 marchas, tração dianteira

DIREÇÃO
Elétrico

SUSPENSÃO
Indep. McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)

FREIOS
Discos ventilados (diant.) e tambores (tras.)

PNEUS
215/60 R17

DIMENSÕES
Compr.: **4,29 m**
Largura: **1,78 m**
Altura: **1,63 m**
Entre-eixos: **2,59 m**

TANQUE
55 litros

PORTA-MALAS
431 litros (fabricante)

PESO
1 399 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
7 pol., sensível ao toque; Android Auto e CarPlay

GARANTIA
5 anos

CESTA DE PEÇAS***
R$ 9 781,54

SEGURO****
R$ 2 855 (Franquia: R$ 3 037)

REVISÕES
10 mil km: **R$ 227,18**
20 mil km: **R$ 555,91**
30 mil km: **R$ 472,62**

*Preço sugerido. **Aferições feitas com 100% etanol. ***Retrovisor direito, farol direito, para-choque dianteiro, lanterna traseira direita, filtro de ar (elemento), filtro de óleo do motor e jogo de quatro amortecedores, pastilhas de freio dianteiros, filtro de óleo do motor e filtro combustível. ****Seguro: As cotações foram feitas pela Limor Seguros (11-2506-9242) com base no perfil de um homem de 40 anos, casado, morador do zona sul de São Paulo sem bônus

TESTAMOS

NISSAN LEAF | R$ 195 MIL*

Sem saudade da combustão

NISSAN LEAF CHEGA COM MOTOR ELÉTRICO, MAS TEM DESEMPENHO DE GOLF 1.4 TURBO. SÓ RESTA AGUARDAR A INFRAESTRUTURA DE RECARGA PARA APOSENTAR A GASOLINA

Quem torce pela chegada e popularização dos carros elétricos no Brasil ficou um pouco mais ansioso no final do ano passado, quando três fabricantes mostraram seus novos carros que não poluem o meio ambiente durante o Salão do Automóvel. Muitos meses se passaram e nada desses carros aparecerem nas lojas. Agora, esse cenário começa a mudar: o Nissan Leaf é o primeiro da nova leva de elétricos abaixo de R$ 200 mil. Apesar disso, ainda é um carro para poucos.

O Leaf tenta se aproximar do modo de dirigir dos carros a combustão com os quais estamos acostumados. Isso acontece para o bem e para o mal. Um recurso típico dos elétricos é o que a Nissan chama de e-pedal, acionado por um botão no painel, perto do câmbio. Na prática, o equipamento desacelera o carro quando o motorista tira o pé do acelerador. Ao aliviar o pedal, o sistema de regeneração de energia gera atrito suficiente para conter a velocidade do carro – ou seja, os freios são menos usados.

Com o e-pedal desativado, o motorista precisa usar tanto o pedal do acelerador quanto o do freio, como em um carro convencional.

Segundo a Nissan, uma carga completa na bateria do Leaf garante uma autonomia que varia entre 241 km e 389 km, dependendo do trânsito e do tipo de condução do motorista.

Em caso de urgência, é possível acionar o modo Eco, que diminui o consumo de energia. É uma boa alternativa no dia a dia, quando falta pouco para chegar até sua garagem e recarregar, por exemplo. É uma solução que usei, de fato, durante meus testes, e rendeu autonomia suficiente para eu não ficar parado no meio do caminho. Ao ativar o regime econômico, o alcance aumentou cerca de 10 km, apesar de ter anestesiado a aceleração.

Há três formas de recarregar as baterias: a mais rápida é também a mais inacessível, já que depende de um sistema parrudo de energia. Esses recarregadores, que conseguem dar 80% de autonomia para o carro japonês em apenas 40 minutos, ainda são raros no Brasil.

Já a forma intermediária, que costuma ser vendida como um opcional, será oferecida pela Nissan aos compradores do Leaf junto com o carro. Trata-se de um recarregador que precisa ser instalado na parede da garagem.

Farto em itens de série, mas câmbio do tipo joystick demanda adaptação do motorista

Baixe aqui seu PDF Acesso @jornaiserevistas

Mais potente do que uma tomada comum, esse sistema leva oito horas para realizar uma carga completa. Parece muito, mas é bem mais rápido do que o carregador convencional, que pode ser ligado direto em uma tomada, mas precisa de 20 horas conectado. Esse sistema mais básico também será oferecido com o carro e tem como ponto positivo a possibilidade de ser conectado em qualquer tomada que atenda às especificações da fabricante.

A bateria de 40 kWh alimenta o motor elétrico de 110 kW que, por sua vez, gera 149 cv e 32,6 kgfm. São números mais que suficientes para colocar o carro de 1.582 kg em movimento com bom fôlego. Na nossa pista de testes, o Leaf precisou de 8,3 segundos para chegar aos 100 km/h. É desempenho digno de hatch médio. Para ter uma ideia, o VW Golf 1.4 turbo precisa de 8,4 segundos na mesma prova.

Em boa medida, a entrega de torque máximo o tempo todo e a marcha única são as grandes responsáveis por esse resultado. No câmbio está uma grande diferença em relação a quase todos os outros carros do mercado: no lugar da alavanca comum, um sistema de joystick provoca certa confusão no início. Além disso, o freio de estacionamento é acionado com o pé, não com a mão.

Um dos pontos negativos do Leaf é o espaço para quem viaja no banco de trás. Em outros elétricos, é comum que esse quesito seja um trunfo, já que a disposição das baterias no assoalho ajuda os engenheiros a repensar o interior. No Leaf, por outro lado, o motor fica na dianteira, debaixo do capô, o que é mais uma

TESTE

ACELERAÇÃO
0 - 100 km/h: **8,3 s**
0 - 400 m: **16,1 s**
0 - 1.000 m: **ND**
Vel. a 1.000 m: **149,9 km/h**
Vel. real a 100 km/h: **100 km/h**

RETOMADA
40 - 80 km/h (D): **3,2 s**
60 - 100 km/h (D): **4,3 s**
80 - 120 km/h (D): **5,8 s**

FRENAGEM
100 - 0 km/h: **42,2 m**
80 - 0 km/h: **26,7 m**
60 - 0 km/h: **15,8m**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Elétrico de 110 kW, bateria de íon-lítio de 40 kWh

POTÊNCIA
149 cv

TORQUE
32,6 kgfm

CÂMBIO
Automático de 1 marcha

DIREÇÃO
Elétrica

SUSPENSÃO
Indep. McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)

FREIOS
Discos ventilados na dianteira e na traseira

PNEUS
215/50 R17

DIMENSÕES
Compr.: **4,48 m**
Largura: **1,79 m**
Altura: **1,56 m**
Entre-eixos: **2,70 m**

PORTA-MALAS
435 litros (fabricante)

PESO
1.582 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
8 pol., sensível ao toque

GARANTIA
3 anos

CESTA DE PEÇAS
N/D

SEGURO
N/D

REVISÕES
10 mil km: **R$ 229**
20 mil km: **R$ 539**
30 mil km: **R$ 229**

LEAF É ALTERNATIVA LEGAL

para quem quer um elétrico, mas cobra caro pelo que oferece

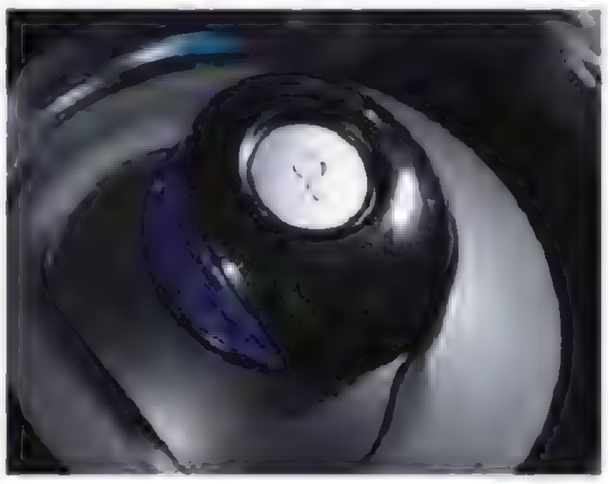
Grupo Única PDF Acesse: @jornalusadasvistas

semelhança com os carros a combustão. Aos passageiros sobraram 2,70 metros de entre-eixos, o que não chega a ser uma ostentação. Mas o principal ponto negativo é que o piso não é plano e tem um duto central generoso. Assim, seria bastante desconfortável para um terceiro passageiro viajar no meio da segunda fileira de bancos.

Já o porta-malas é grande: são 435 litros, segundo a Nissan. Como base de comparação, há mais espaço para bagagens no hatch elétrico do que no utilitário médio Jeep Compass (que oferece volume de 410 litros).

Vendido em versão única no Brasil, batizada de Tekna, o Leaf é bem equipado — afinal, também é caro. Dos R$ 178.400 cobrados na pré-venda, saltou para R$ 195 mil. Esse valor já inclui os dois tipos diferentes de carregadores caseiros que podem ser usados no carro.

O botão ECO e o acionamento do e-Pedal. O câmbio é um joystick e o painel é simples



O Leaf vem de série com controle de velocidade adaptativo (freia o carro caso outro esteja mais devagar à frente e retoma a aceleração quando possível), monitor de tráfego cruzado, alerta de ponto cego e de mudança de faixa, além de frenagem de emergência.

O modelo também conta com volante multifuncional, tela multimídia sensível ao toque de 8 polegadas com Apple CarPlay e Android Auto, ar-condicionado digital, câmera 360 graus e bancos revestidos de couro. Há, ainda, faróis de LED e seis airbags (dois frontais, dois laterais e dois de cortina). Pena que o carro não tenha ajuste de profundidade do volante, o que prejudica a ergonomia.

A garantia de fábrica é de 3 anos e a Nissan garante o bom funcionamento do conjunto de baterias por 8 anos ou 160 mil km. Mas nem todos poderão achar o carro com facilidade, já que apenas sete lojas em todo o país estão preparadas para oferecê-lo ao público. Elas ficam em cinco diferentes estados, além do Distrito Federal, nas cidades de São Paulo (única com duas lojas), Rio de Janeiro, Curitiba, Florianópolis, Porto Alegre e Brasília. Ou seja: para quem está no Centro-Oeste, Norte e Nordeste, ainda não será fácil ter um elétrico na garagem.

PEUGEOT 2008 1.2 TURBO AT8 | R$ 110 MIL*

Outra categoria

ACELERAMOS A SEGUNDA GERAÇÃO DO PEUGEOT 2008, QUE VAI SE (RE)POSICIONAR NO TOPO DO SEGMENTO DE SUVS COMPACTOS

FRANCISCO MOTA, DE MORTEFONTAINE (FRANÇA)
[autoesporte@edglobo.com.br]

Grupo União PDF Acesse: @jornaiserevistas

DIVULGAÇÃO

Espaço interno maior, acabamento esmerado, novas tecnologias de assistência à condução, design inspirado no 3008

Banco traseiro poderia ser corrediço e o volante menor exige convívio; Preços serão maiores que os pedidos pelo 2008 atual

Divulgação

Grupo Único PDF Acesse: @jornaisbravidas

Dentre os SUVs compactos, segmento que mais cresce em vendas no mundo, o 2008 sempre foi mais um crossover que um utilitário. Convenhamos, o modelo atual é quase uma perua com suspensão elevada! Talvez seja por isso que a Peugeot tenha decidido reposicionar a segunda geração do utilitário, colocando-a no topo da categoria em termos de tamanho, de conteúdos e, possivelmente, de preço — os valores ainda não foram divulgados.

O novo 2008 estreia na Europa em janeiro do ano que vem. E o modelo interessa muito ao Brasil. Conforme **Autoesporte** revelou, o Peugeot será produzido na Argentina até 2020, na mesma fábrica da nova geração do 208, em Buenos Aires. Ele será uma opção superior ao atual 2008, que pode continuar em linha como um modelo de acesso.

O menu começa com o 1.2 PureTech em três faixas de potência (100 cv, 130 cv e 155 cv). É basicamente o mesmo motor usado pelo C3 e 208 atuais, mas com turbo e injeção direta. Isso poderia facilitar a adaptação ao modelo sul-americano — provavelmente só a versão mais potente, justamente para substituir um 1.6 THP. Na Europa, ainda há duas opções a diesel, o 1.5 BlueHDI (100 cv e 130 cv) e o inovador elétrico e-2008 (136 cv) — será um dos poucos SUVs compactos a oferecer versão 100% elétrica.

As configurações menos potentes terão transmissão manual de seis velocidades, enquanto as mais potentes virão com uma caixa automática de oito marchas com borboletas no volante. O 2008 mantém a tração dianteira e não tem prevista uma versão 4x4. Mas o SUV continuará a dispor do Grip Control, sistema que ajusta a tração para diferentes terrenos, além do controle de velocidade em descidas.

Tal como na geração atual, o 2008 "nasce" do novo 208, que ganhou a arquitetura CMP, já pensada para acomodar o pacote de baterias da versão elétrica. Entretanto, o SUV possui diferenças em relação ao hatch. A maior delas é o aumento da distância entre-eixos em 6,5 centímetros, totalizando 2,60 metros. O comprimento chega a 4,30 m — o 2008 atual tem 2,54 m de entre-eixos e 4,15 m de extensão. Isso o deixa próximo dos maiores SUVs do segmento.

O resultado é um claro acréscimo de espaço para as pernas dos passageiros na segunda fila, tanto face ao 208 como também em relação ao 2008 de primeira geração. Outro acréscimo importante está na capacidade do porta-malas, que subiu de 338 para 434 litros, disponibilizando agora um fundo falso ajustável em altura — o brasileiro tem 355 litros. Até nisso ele fica perto de um Honda HR-V.

TESTAMOS

Ainda na cabine, o painel é o mesmo do novo 208, mas, além dos plásticos macios na parte superior, é possível escolher materiais mais finos, como Alcantara ou Nappa, nas versões mais caras. A sensação de qualidade é muito superior ao acabamento de antes.

A gama segue com as conhecidas nomenclaturas. Os níveis de equipamento partem do Active, evoluem para Allure, GT Line e GT, com opção de som premium da marca Focal, navegação em tempo real e espelhamento para celular, além de quatro entradas USB.

As versões incluem o "i-Cockpit", painel de instrumentos que passa a ter efeito tridimensional (3D) e traz as informações em camadas sobrepostas, quase como um holograma. Isso possibilita colocar em primeiro plano os dados mais relevantes a cada momento, reduzindo, assim, o tempo de reação do condutor.

A tela multimídia continua centralizada no topo, com teclas físicas em uma régua inferior, seguindo o estilo do 3008. Mais abaixo, o console tem um compartimento fechado onde está o carregador de celular por indução (sem fio) — o aparelho fica escondido. A tampa abre 180 graus e forma uma bandeja. Há ainda porta-objetos no baú entre os bancos (que serve de descansa-braço) e nos bolsões das portas.

É na traseira que o novo 2008 mais se parece com o médio 3008, especialmente em virtude das lanternas unidas pela moldura preta

Grupo Único PDF Release: @jornaiserevistas

A segunda geração do i-Cockpit está mais sofisticado e tem gráficos tridimensionais; o entre-eixos maior ampliou o espaço

O design do novo 2008 é claramente inspirado no irmão 3008, com as colunas dianteiras recuadas que deixam o capô mais longo e plano, o que realça a silhueta de SUV – nada de parecer um crossover! O aspecto está bem mais atlético, no que ajudam as rodas de liga leve aro 18, que valorizam o contorno acentuado dos para-lamas. A grade dianteira tem posição bem vertical e é valorizada pelo visual tridimensional.

Já o teto pintado de preto ajuda a fugir do jeitão "quadrado" de outros SUVs e faz o 2008 parecer mais baixo e esguio. Para garantir a familiaridade com os Peugeot mais recentes, lá estão os faróis e as estilosas lanternas no estilo "garra do leão", com três seções verticais de LEDs unidas em uma moldura preta que atravessa a tampa. O resultado aproxima o 2008 do 3008 e abre espaço para, quem sabe, criar um SUV menor no futuro para competir com o Volkswagen T-Cross europeu.

No circuito do complexo de Mortefontaine estavam disponíveis para teste duas versões do novo 2008, com o motor 1.2 PureTech de 130 cv e o de 155 cv. O primeiro trazia a caixa manual de seis velocidades e começou por agradar pela posição de dirigir, mais alta, e pela melhor visibilidade, devido à menor inclinação das colunas dianteiras. A ergonomia é ótima, no que contribuem os bancos mais confortáveis. O posicionamento correto do novo volante (que é quase idêntico ao do 3008) e da alavanca do câmbio dá uma boa ajuda. A leitura do painel de instrumentos também é correta.

O motor de 130 cv mostrou desempenho bem adaptado para o uso familiar, não sofrendo muito com os 70 kg a mais que o 2008 tem em relação ao 208. O tricilíndrico é bem isolado da cabine, e a transmissão manual entrega uma condução tranquila. A direção e o volante dão um temperamento ágil, a despeito do centro de gravidade mais alto. A inclinação lateral em curva não pareceu exagerada, e as ligeiras imperfeições do piso (especialmente na parte mais castigada do circuito) não incomodaram a estabilidade e o conforto a bordo. As unidades que aceleramos eram protótipos e, por isso, o teste foi curtinho – será preciso esperar o final do ano para fazer um teste mais longo.

Passando à versão de 155 cv com câmbio automático de oito marchas, nota-se uma ferocidade maior, com acelerações mais rápidas – o zero a 100 km/h oficial baixa de 9,7 segundos para 8,9 s com esse conjunto. É claramente uma mecânica mais agradável, que permite explorar mais as capacidades da plataforma CMP. A nova arquitetura global da marca francesa é bastante estável em curvas rápidas e faz o utilitário apontar com grande apetite. Há um botão para escolher entre três modos de condução (Eco/Normal/Sport), que possuem diferenças notáveis, sobretudo na resposta do acelerador.

A nova plataforma não só melhorou a dinâmica como evoluiu para incluir os modernos sistemas de assistência à condução. Há, por exemplo, assistente de manutenção ativa de faixa com alerta, controle de cruzeiro adaptativo com Stop&Go, assistente de manobra, frenagem autônoma de emergência com detector de pedestres e ciclistas, monitor de fadiga do condutor, reconhecimento de sinais de trânsito e monitor de ponto cego.

Ainda não pudemos testar o e-2008, a inédita versão elétrica que usa o mesmo sistema do e-208. O SUV traz uma bateria de 50 kWh montada em "H" sob os bancos dianteiros, o túnel central e o banco traseiro, com autonomia para 310 km – 30 km a menos que no e-208. A recarga completa em tomada doméstica demora 16h, mas uma wallbox de 7,4 kWh baixa o tempo para 8 horas. Já em um carregador rápido de 100 kWh, bastam 30 minutos para atingir 80% da bateria. O condutor pode escolher entre dois modos de regeneração e três modos de condução, com diferentes potências. A máxima é de 136 cv e 26,5 kgfm. O e-2008 chega às lojas no início de 2020, pouco depois das versões a combustão. Mas mesmo sem acelerar o elétrico, posso dizer que a Peugeot fez as mudanças certas no 2008. A pretensão de alçá-lo ao topo dos SUVs compactos parece possível.

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Dianteiro, transversal, 1.2, 12 válvulas, 3 cilindros em linha, injeção direta de gasolina, turbo

POTÊNCIA
155 cv a 5.500 rpm

TORQUE
24,4 kgfm a 1.750 rpm

CÂMBIO
Automático sequencial de 8 marchas; tração dianteira

DIREÇÃO
Elétrico

SUSPENSÃO
Independente McPherson (diant.), eixo de torção (tras.)

FREIOS
Discos ventilados (diant.) e discos sólidos (tras.)

PNEUS E RODAS
215/55 R18

DIMENSÕES
Compr.: **4,30 m**
Largura: **1,77 m**
Altura: **1,53 m**
Entre-eixos: **2,60 m**

TANQUE
N/D

PORTA-MALAS
434 litros

PESO
1.205 kg

ACELERAÇÃO 0-100 KM/H**
8,9 segundos

VELOCIDADE MÁXIMA**
206 km/h

CONSUMO COMBINADO**
16,5 km/l

** Dados do Fabricante

Grupo Unico PDF Acessar @jornaiseevistas

TESTAMOS

TOYOTA RAV4 SX HYBRID | R$ 186.990

Grupo Único PDF Acervo digital exclusivo

Um lugar ao sol

NOVA GERAÇÃO DO TOYOTA RAV4 SE REINVENTA, OUSA NO DESIGN E APOSTA NA MOTORIZAÇÃO HÍBRIDA PARA BRIGAR COM JEEP COMPASS, HONDA CR-V E VW TIGUAN ALLSPACE

RAPHAEL PINHEIRO (rpinheiro@edglobo.com.br)
LEO SPOSITO

AGRADECIMENTO: MORUMBI SHOPPING

TESTAMOS

O Toyota RAV4 goza de certo prestígio mundo afora: foi o SUV mais vendido do planeta em 2018, com quase 810 mil unidades, e quarto lugar no ranking geral – atrás da picape Série F da Ford, do Corolla e do Civic. Por aqui, carro não é tão badalado, e o Brasil contribuiu pouco para os números globais: 4.221 veículos. A quinta geração, que chega agora ao país, tem bons predicados (motorização exclusivamente híbrida, boa lista de equipamentos e preço competitivo) e deve inflar a quantidade atual para 5 mil carros/ano. Mas o utilitário faz parte de um plano maior da Toyota: emplacar 9 mil híbridos ainda em 2019.

O RAV4, no entanto, não está sozinho na hibridização – tem ajuda de Lexus, Prius e do futuro Corolla. Serão duas versões: S Hybrid e SX Hybrid. Enquanto escrevia estas linhas, o preço competitivo perdeu força. Isso porque, em menos de um mês, a Toyota aumentou a pedida. A configuração de entrada passou de R$ 165.990 para R$ 167.990. Já a topo de linha deu um salto de R$ 7 mil e agora custa R$ 186.990, somente R$ 1 mil mais barato que o Tiguan R-Line, por exemplo, que tem motor 2.0 turbo de 230 cv e ainda leva 7 pessoas.

O design deixou o conservadorismo de lado. O conforto e a segurança são outros pontos inegáveis

O carro mal chegou às lojas e a Toyota aumentou o preço das duas versões em R$ 2 mil e R$ 7 mil, respectivamente

A tela do painel de instrumentos tem 7 polegadas e é configurável. O ar-condicionado é de duas zonas e os bancos dianteiros têm ventilação

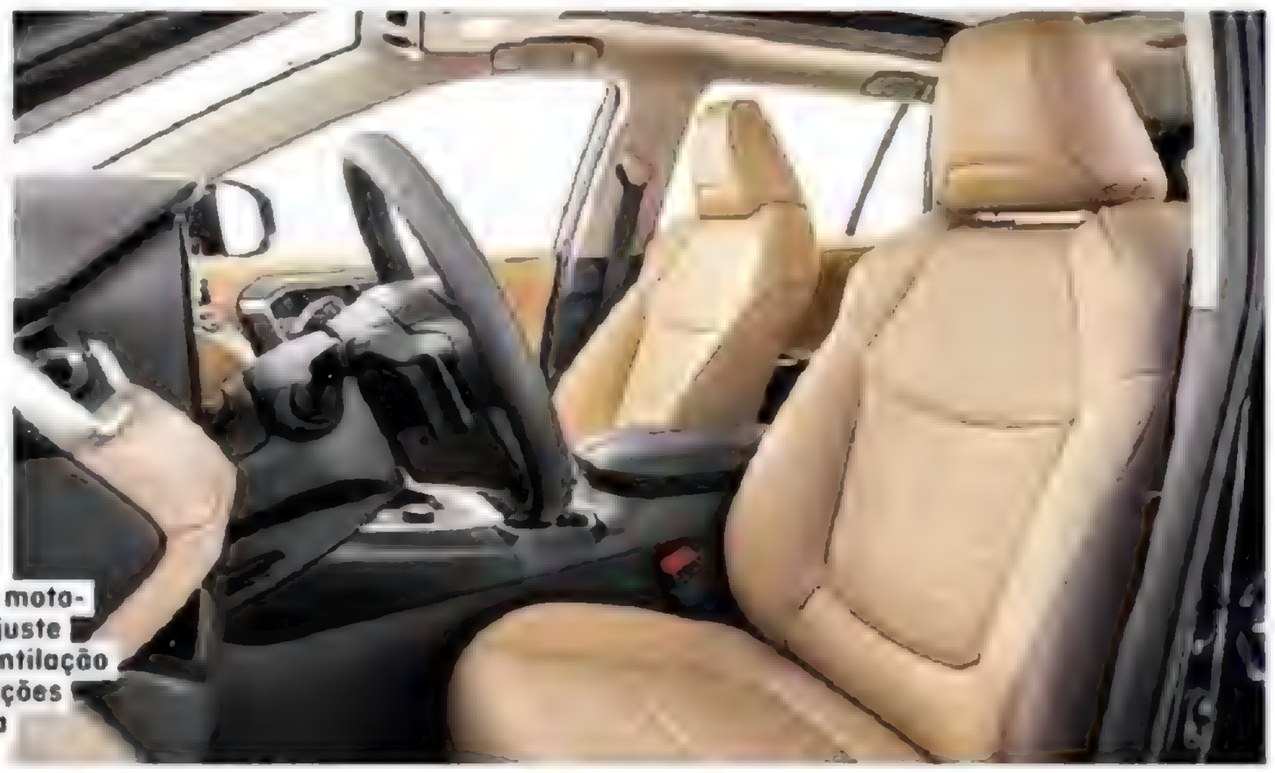
O interior mistura partes plásticas e emborrachadas e também couro

Sindicato dos Professores em Jornais e Revistas

LEO SPOSITO

Mesmo com o aumento, o novo RAV4 desembarca em condições de brigar por um espaço na garagem de quem está à procura de um utilitário de porte médio. O modelo ficou mais espaçoso graças à adoção do conceito TNGA, a moderna plataforma modular da Toyota, e usa a variação GA-K, a mesma do Camry. O futuro Corolla híbrido flex nacional, por exemplo, será feito sobre a GA-C, como o Prius. Essa arquitetura possibilita ao RAV4 crescer em algumas direções — como o entre-eixos, que passa de 2,66 metros para 2,69 m. O comprimento se mantém na casa dos 4,60 m e a largura vai a 1,85 m — aumento de 1 cm. O SUV ainda está 1 cm mais perto do chão. O porta-malas, por sua vez, passa de 547 litros para 580 l.

Parte da cifra é também justificada pelo motor. Pela primeira vez, o SUV é importado do Japão apenas com motorização híbrida. Em vez do 2.0 de 145 cv, a Toyota retoma o 2.5 a gasolina de 178 cv e 22,5 kgfm na parte a combustão. A unidade trabalha em conjunto com três motores elétricos, que geram 120 cv e 20,6 kgfm de torque, dois na dianteira e um na traseira, o que dá ao modelo tração integral sem a necessidade do eixo cardã. Combinados, a potência chega a 222 cv — a Toyota não informa o torque combinado. Em movimento, o RAV4 não



O banco do motorista tem ajuste elétrico, ventilação e duas posições de memória

Atrás, os ocupantes tem à disposição duas saídas de ar e também duas entradas USB

TESTAMOS

faz feio. Nos modos de condução Eco ou Normal, o comportamento é sereno e o SUV ganha velocidade gradativamente. O EV é para quem não quer gastar 1 litro de gasolina. Mas é bom dosar o pé, pois uma pressão a mais no acelerador basta para acionar o motor a combustão.

Já no modo Sport, os motores trabalham em conjunto, o acelerador fica mais responsivo e o volante ganha o peso necessário para dar mais confiança em relação ao que se passa nas rodas. O câmbio CVT consegue aproveitar a melhor faixa de torque – nada muito esportivo, mas também sem falta de força. Quem quiser uma tocada mais entusiasmada ainda pode usar as aletas atrás do volante.

Em nossos testes, o modelo registrou zero a 100 km/h em 8,8 segundos. O número é interessante, porém são 2 s a mais que a marca do VW Tiguan R-Line. O Toyota, por sua vez, não é feito para acelerar. No dia a dia, a convivência com o RAV4 é confortável. A suspensão é macia e a direção, bem leve – até um pouco anestesiada. O silêncio no trânsito ou em manobras, quando só os motores elétricos atuam, chama a atenção. O grande divertimento é nunca acio-

Grupo Unico PDF Acesse: @jornaiserevistas

A traseira possui o mesmo estilo geométrico e tem saídas de escape de verdade

A Toyota chama o novo estilo de Cross Octagon, ou octógonos cruzados

nar o motor a combustão, dosando o acelerador e deixando o trio elétrico trabalhar para garantir a maior economia de combustível possível.

Segundo a fabricante, o SUV faz 14,3 km/l na cidade e 12, 8 km/l na estrada — razoável, levando em consideração suas mais de duas toneladas. A explicação para o consumo melhor na cidade é justamente o uso do conjunto elétrico por mais tempo. Em termos de comparação, apesar de ser um misto de sedã e hatch, o Prius faz 18,9 km/l no trecho urbano e 17 km/l no rodoviário, por exemplo. Com os 55 litros de capacidade do tanque, a Toyota diz que é possível rodar 1.000 km sem abastecer.

Outra parte que se destaca no RAV4 é o interior. Dependendo da cor da carroceria, o acabamento pode ser preto ou este caramelo das fotos, que dá um ar sofisticado à cabine.

Desde a versão S, as rodas são aro 18 e há botão de partida e bancos dianteiros ventilados com ajustes elétricos e memorização — só para o motorista. O ar-condicionado de duas zonas (com botões grosseiros) tem saídas para os bancos de trás. O SUV não vai deixar ninguém sem bateria: são cinco USBs (três na frente e duas atrás). Sete airbags, sensores dianteiros e traseiros e câmera de ré fecham a lista inicial.

O multimídia de 7 polegadas também é de série. E, apesar de ter operação muito mais fácil que a central atual de Corolla, Prius e Hilux, inexplicavelmente não oferece as interfaces Android Auto e CarPlay.

MENOS DE UM MÊS

A Toyota aumentou os preços das versões do RAV4 em até R$ 7 mil

Com os R$ 19 mil a mais da SX, o RAV4 ainda vem equipado com teto solar panorâmico, carregador de smartphone por indução, porta-malas com abertura elétrica e o pack de segurança ativa chamado Safety Sense. Trata-se de um pacote de tecnologias semiautônomas que reúne frenagem de emergência, sistema pré-colisão, controle de cruzeiro adaptativo, assistente de manutenção em faixa de rodagem (que faz pequenas correções no volante) e faróis altos adaptativos. Faltou só um alerta de ponto cego... O RAV4 passou pelo crivo do Latin NCAP e obteve nota máxima tanto na proteção de adultos quanto na de crianças.

A conclusão é de que o RAV4 tem preço competitivo pela primeira vez. Seu custo de manutenção chega a ser R$ 5 mil mais barato que o do Jeep Compass nacional. Seguro, agressivo no design, recheado de equipamentos e com motor híbrido, o RAV4 definitivamente briga por um lugar ao sol no segmento dos médios. Só não pode ficar mais caro.

TESTE

ACELERAÇÃO
0 - 100 km/h: **8,8 s**
0 - 400 m: **16,3 s**
0 - 1.000 m: **29,3 s**
Vel. a 1.000 m: **185 km/h**
Vel. real a 100 km/h: **96 km/h**

RETOMADA
40 - 80 km/h (D): **3,9 s**
60 - 100 km/h (D): **4,7 s**
80 - 120 km/h (D): **5,4 s**

FRENAGEM
100 - 0 km/h: **40,6 m**
80 - 0 km/h: **25,8 m**
60 - 0 km/h: **15,1 m**

CONSUMO*
Urbano: **14,3 km/l**
Rodoviário: **12,8 km/l**
Médio: **13,5 km/l**
Aut. em estrada: **704 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Dianteiro, transversal, 4 cil em linha, 2.5, 16V, comando duplo, injeção direta e indireta de gasolina + três motores elétricos (120 cv e 20.6 kgfm)

POTÊNCIA
222 cv (combinado)

TORQUE
N/D

CÂMBIO
Automático, CVT, tração integral

DIREÇÃO
Elétrica

SUSPENSÃO
Indep. McPherson (diant.) e duplo A (tras.)

FREIOS
Discos ventilados (diant.) e sólidos (tras.)

PNEUS
225/60 R18

DIMENSÕES
Compr.: **4,60 m**
Largura: **1,85 m**
Altura: **1,68 m**
Entre-eixos: **2,69 m**

TANQUE
55 litros

PORTA-MALAS
580 litros (fabricante)

PESO
2.230 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
7 pol., sensível ao toque

GARANTIA
3 anos

CESTA DE PEÇAS**
R$ 15.547

SEGURO***
R$ 4.473

REVISÕES
10 mil km: **R$ 465,10**
20 mil km: **R$ 822,00**
30 mil km: **R$ 702,00**

*Dados do InMetro **Retrovisor direito, farol direito, para-choque dianteiro, lanterna traseira direita, filtro de ar (elemento), filtro de ar do motor, jogo de quatro amortecedores, pastilhas de freio dianteiras, filtro de óleo do motor e filtro de combustível ***Seguro: As cotações foram feitas pelo Limiar Seguros (11-2506-9242) com bônus no perfil de um homem de 40 anos, casado, morador da zona sul de São Paulo, sem bônus

Grupo Unico PDF Acesse: @jornaiseevistas

TESTAMOS

YAMAHA MT-03 | R$ 21.990*

De bom tamanho

YAMAHA MT-03 TEM VISUAL INSPIRADO NAS IRMÃS MAIORES MT-07 E MT-09

Confiante na liderança entre as motos nakeds, a Yamaha MT-03 não mudou muito na linha 2020, cuja novidade é a cor cinza fosca metálica, tom que harmoniza com o laranja radiante das rodas e do emblema na lateral. Como negócio, ela poderia ser mais barata. Em São Paulo, é vendida por R$ 21.990, sem considerar o frete de R$ 928.

Seu motor bicilíndrico de 321 cm³ é liso, enche rápido e gera 42 cv a 10.750 rpm e 3,01 kgfm a 9.000 rpm – é o mesmo utilizado pela esportiva média YZF-R3. Apesar da baixa litragem, o propulsor é girador, e o torque despejado em todas as faixas de rotações me confundiu em alguns instantes – como quando saí em segunda marcha pensando estar em primeira, ou quando acelerei em terceira imaginando estar em segunda. O ajuste associado ao câmbio de seis marchas com trocas suaves deixa a moto esperta e com bastante freio motor.

Em meu teste urbano e rodoviário a média de consumo foi de 20,8 km/l. Como o tanque leva 14 litros, a autonomia ficou em 280 km.

O painel híbrido, de fácil leitura, mescla um conta-giros analógico e duas telas digitais. Os displays revelam indicador de marcha, velocímetro grande, shift light (para avisar o momento de troca de marcha), consumo, nível de combustível e hodômetro total e parcial.

A MT-03 tem design parecido com o das irmãs maiores MT-07 e MT-09, reforçado pelo desenho esculpido do tanque e pelas tomadas de ar laterais. A dianteira tem farol halógeno encimado por uma pequena carenagem e duas luzes de posição de LED. Por sua vez, a lanterna é de LED e acompanha o desenho da rabeta.

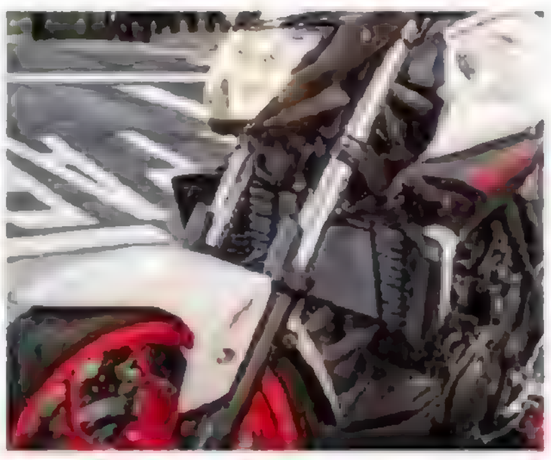
Além de continuar enxergando a concorrência pelo retrovisor neste ano, a líder de vendas no segmento em 2018 é muito boa de conduzir em trânsitos frenéticos. O banco dividido em dois níveis é largo, macio e entrega conforto, mas apenas ao condutor. O passageiro sofre na fina camada de espuma.

Já o ajuste firme da suspensão ajuda a contornar as curvas com confiança, ainda que economize em maciez. O conjunto tem garfo

ALEXANDRE IZO
(autoesporte@edglobo.com.br)
DANIEL DAS NEVES

Mesmo sendo de média litragem, o motor empurra bem a moto em todas as faixas de giro

A posição esportiva de pilotagem canso mais do que em algumas outras nakeds



Suspensão dianteira é firme e deixa a moto boa de curvas

Lanterna traseira de LED tem bom poder de iluminação

MT-03 tem ótima ciclística e desempenho

telescópico dianteiro com 41 mm de diâmetro e balança monoamortecida com 125 mm de curso na traseira. Completam o ajuste o par de pneus Metzeler, nas medidas 110/70 R17 à frente e 140/70 R17 atrás.

No entanto, as pedaleiras recuadas e elevadas deixam as pernas flexionadas. E mesmo que o guidão não seja tão baixo, o condutor fica levemente projetado. A posição esportiva traz agilidade na pilotagem, mas não é tão natural. E isso cansa um pouco em passeios mais longos.

A MT-03 passa tranquilamente pelos corredores e muda fácil de direção no zigue-zague cotidiano. A boa ciclística é fruto do baixo peso, 166 quilos, e da curta distância entre-eixos, de 1,30 metro. Ter sido concebida com base em uma esportiva é outra vantagem.

O eficiente conjunto de freios com ABS tem discos de 298 mm de diâmetro na dianteira e de 220 mm de diâmetro na traseira. Fiz simulações de frenagens de emergência em uma rua sem movimento e fiquei impressionado com a rapidez com a qual se chega à imobilidade.

Em resumo, a MT-03 é boa de pilotar e possui desempenho, ciclística e design afinados. Pena que tenha preço próximo da mais forte Honda CB 500F (R$ 25.390). A despeito disso, se você não pode pagar a diferença, a Yamaha é uma das melhores nakeds, se não a melhor, para quem quer migrar de uma 150 cm³ ou 160 cm³ dando um pulo pequeno. E também pode ser a sua primeira moto, mas faça um curso de pilotagem para aprimorar suas habilidades — coisa que as autoescolas não ensinam.

Grupo Unico PDF Acesse: @jornaiserenatas

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Dois cilindros em linha, 321 cm³, arrefecido a líquido, 4 tempos, 8V, DOHC

POTÊNCIA
42 cv a 10.750 rpm

TORQUE
3,01 kgfm a 9 000 rpm

CÂMBIO
6 marchas, por corrente

SUSPENSÃO
Garfo com 41 mm de diâmetro e 130 mm de curso (diant.); balanço monoamortecido com 125 mm de curso (tras.)

FREIOS
Disco simples de 298 mm de diâmetro com pinça de dois pistões (diant.) e disco simples de 220 mm com pinça de um pistão (tras.) com ABS

PNEUS
Metzeler de 110/70 R17 (diant.) e 140/70 R17 (tras.)

DIMENSÕES
Compr.: **2,09 m**
Largura: **745 mm**
Altura do banco: **780 mm**
Entre-eixos: **1,39 m**

TANQUE
14 litros

PESO
166 kg (em ordem de marcha)

GARANTIA
1 ano

Modelo 2020 vem com inédita pintura cinza fosca que contrasta com as rodas laranja

*Preço estimado

HONDA

Civic Type R ZF

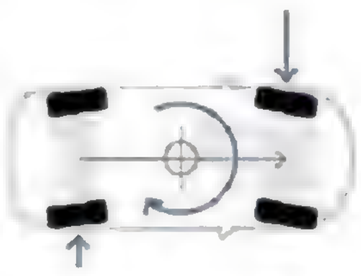
QUE TAL UM MODELO QUE ESTERÇA TAMBÉM AS RODAS TRASEIRAS? A TECNOLOGIA É CADA VEZ MAIS APLICADA NA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA

Não é todo dia que temos a sorte de acelerar um Honda Civic Type R. Ainda mais um protótipo – fabricado em 2015 e equipado com rodas traseiras esterçantes –, único no mundo. Nosso encontro com o esportivo se deu no autódromo de EuroSpeedway Lausitz, em Brandemburgo, Alemanha. Com um motor 2.0 turbo V-TEC de 310 cv e 40,8 kgfm e um câmbio manual de seis marchas, o hatch vai aos 100 km/h em 5,7 segundos e atinge 267 km/h de máxima. Seu desempenho brutal é regido pela transmissão, com passagens curtinhas e precisas. A eletrônica é da ZF Friedrichshafen AG.

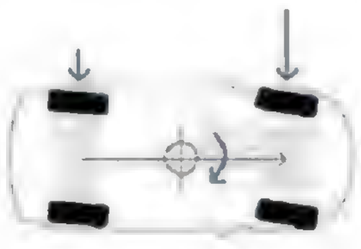
A ZF organizou uma prova de slalom para testarmos a engenhoca. Logo na primeira passagem, sem a eletrônica ativada, o carro mostrou um comportamento acertado, apontando bem nas curvas e rolando pouco a carroceria. Quando o sistema Kinematic Control Twist-Beam foi acionado, o ajuste – que já era suficientemente bom – tornou-se ainda mais aguçado. O poder de inserção nas curvas foi impressionante, graças ao uso das rodas traseiras móveis. E a agilidade, muito maior.

A mágica acontece porque o conjunto, batizado de Kinematic Control Twist-Beam (eixo de torção), esterça eletricamente as rodas traseiras em 2,5° na direção oposta à das dianteiras a até 60 km/h. Isso diminui o raio de giro, facilita manobras e dá agilidade na cidade.

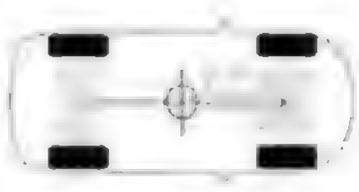
Em velocidades mais altas, o eixo esterça para o mesmo lado das dianteiras, o que aumenta a estabilidade, segura o carro nas curvas e permite andar forte sem medo. É quase impossível perder a traseira nas curvas de alta. E não é apenas o protótipo que tem a tecnologia: a engenharia está no Audi Q7 e no Porsche 911, ambos com eixos multilink.



Em baixa velocidade, as rodas traseiras viram no sentido oposto e diminuem o raio



Em altas velocidades, elas acompanham as dianteiras e estabilizam mais o carro



Quando não há esterçamento da direção, o mecanismo mantém as rodas traseiras retas.

O sistema funciona em outras suspensões, tais como as do tipo multilink

ALEXANDRE IZO
(autoesporte@edglobo.com.br)

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Dianteiro, transversal, 4 cil. em linha, 2.0, 16V, comando duplo, biturbo, injeção direta de gasolina

POTÊNCIA
310 cv a 6.500 rpm

TORQUE
40,8 kgfm entre 2.500 rpm e 4.500 rpm

CÂMBIO
Manual de 6 marchas; tração dianteira

DIREÇÃO
Elétrica

SUSPENSÃO
McPherson (dianteira) e eixo de torção (traseira)

FREIOS
Discos ventilados

PNEUS
235/35 R19

DIMENSÕES
Compr.: **4,39 m**
Largura: **1,87 m**
Altura: **1,46 m**
Entre-eixos: **2,59 m**

TANQUE
50 litros

PORTA-MALAS
498 litros (fabricante)

PESO
1.382kg

Grupo Único PDF Acesse @grupounicorevistas

Carro, máquina cada vez mais complexa e fascinante

TECNOLOGIAS QUE PARECEM FICÇÃO VÊM AÍ PARA AUMENTAR A EFICIÊNCIA, A SEGURANÇA E O CONFORTO

ALEXANDRE IZO (autoesporte@edglobo.com.br)

DIVULGAÇÃO

A corrida pelo aperfeiçoamento do automóvel acelera para reduzir consumo e emissões e tornar veículos elétricos e autônomos viáveis para o mercado. **Autoesporte** foi até Dresden, na Alemanha, conferir recursos desenvolvidos pela ZF Friedrichshafen AG que devem começar a equipar carros e utilitários nos próximos anos. A empresa é mais conhecida pelas transmissões automáticas, mas investe pesado também em tecnologias para veículos híbridos e elétricos, chassis ativos, segurança integrada e direção automatizada. Confira algumas novidades a seguir.

Cinco visões do futuro

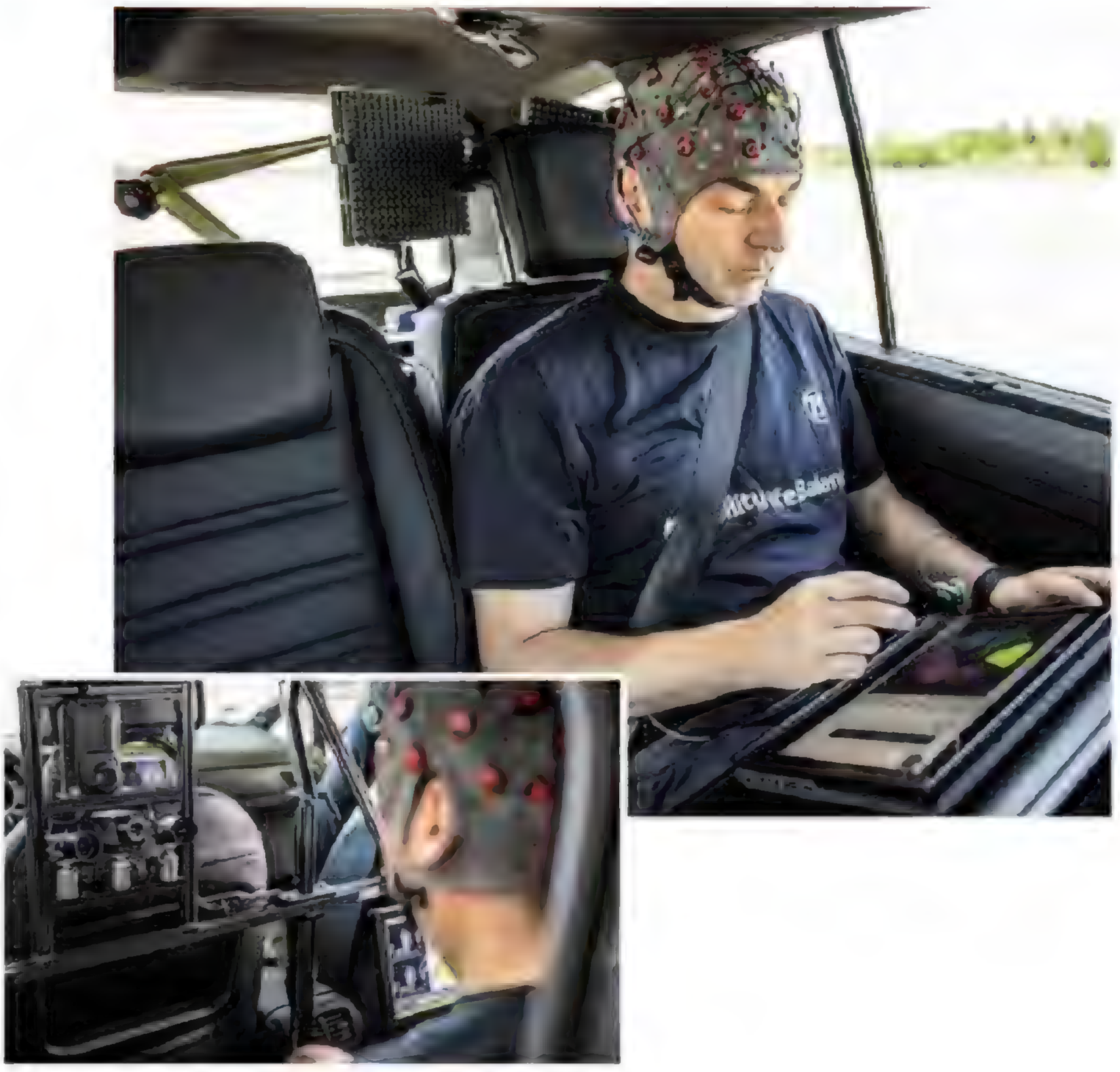
NOVA GERAÇÃO DE CÂMBIOS PARA CARROS HÍBRIDOS

Melhor entrega de torque em baixas rotações e redução de ruídos é a promessa da ZF para o câmbio automático 8HP, de oito velocidades. A nova transmissão foi desenvolvida especialmente para veículos híbridos com motores instalados na longitudinal. A caixa modular é cerca de 25% mais compacta que as atuais e contará com um motor elétrico integrado específico para cada modelo de veículo. A produção começa em 2022, em Saarbrücken, Alemanha, para aplicação em híbridos médios (de 48 V) e plug-in (híbrido recarregável na rede elétrica) com potência de até 160 kW.

Grupo Unico PDF Acesse: @jornaiserevistas

ELETRÔNICA EVITA ENJOO CAUSADO PELOS MOVIMENTOS DO CARRO

Cinetose pode ser uma palavra menos comum, mas tonturas, dores de cabeça e náuseas são sintomas bem conhecidos para quem sofre com enjoo no carro. A cinetose afeta pessoas em longas viagens ou ao viajar no banco de trás. Ocorre quando o órgão responsável pelo equilíbrio, no ouvido interno, sente um movimento que não é confirmado por outros sentidos, como a visão. Motion Sickness Research Vehicle é um carro equipado com um supercomputador que pesquisa e registra imenso volume de dados para ajudar quem sente enjoo. O estudo, feito em parceria com especialistas em neurotecnologia, já coletou mais de 50 mil gigabytes de informações sobre o sistema nervoso central na forma de dados termográficos (câmeras térmicas) e visuais e de dinâmica de condução. Com base nos algoritmos, o veículo "aprende" a dirigir preventivamente identificando as reações físicas de cada passageiro. Sem previsão.



AIRBAG LATERAL EXTERNO PRÉ-COLISÃO

Na Alemanha, uma de cada três mortes em acidentes com carros resulta da falta de zona de deformação na lateral dos veículos. Com a finalidade de aumentar a proteção nessa área vulnerável dos automóveis, a ZF criou um sistema de proteção pré-colisão equipado com airbag lateral externo. Segundo a fabricante, o recurso é capaz de reduzir em até 40% as consequências de um acidente.

Quando deflagrada, a bolsa de ar cria uma zona de deformação adicional junto à porta, entre as colunas A e C. O airbag é ativado quando os sensores de alto desempenho detectam um impacto lateral inevitável 150 milésimos de segundo antes da batida.

A ZF ainda não tem uma previsão para a chegada do sistema ao mercado.

Grupo Unico PDF Acesse: @jornaiserevistas

CHASSI PREDITIVO EQUIPADO COM SENSORES E ALGORITMOS DE CONTROLES INTELIGENTES

O conceito Flying Carpet 2.0 conta com sensores e algoritmos que atuam nos sistemas de amortecimento ativo, freio e direção para aumentar o bem-estar dos ocupantes do veículo. "Com o Flying Carpet 2.0, projetamos um conceito de chassis capaz de controlar praticamente todos os movimentos longitudinais, transversais e verticais do carro", diz Christoph Elbers, da área de desenvolvimento de tecnologia de chassis da ZF. O amortecimento ativo sMOTION utiliza quatro atuadores munidos de um motor elétrico, uma bomba e um sistema eletrônico integrados que puxam cada roda para cima ou para baixo. O sistema ajuda a compensar os movimentos de rolagem, solavancos e balanços provocados pela aceleração, frenagem, esterçamento ou asfalto desnivelado. Não há previsão de chegada ao mercado.

ACIONAMENTO ELÉTRICO DE DUAS MARCHAS PARA CARROS DE PASSEIO

A primeira transmissão de duas marchas do mundo para veículos elétricos gera até 140 kW de potência, uma tecnologia que, segundo a ZF, deve melhorar os níveis de eficiência energética e a autonomia dos veículos. Graças à sua modularidade, a eletrônica também pode ser aplicada em modelos de alto desempenho. "Para veículos elétricos em uso diário é importante obter a maior autonomia possível de cada recarga de bateria", diz Bert Hellwig, chefe da divisão de eletromobilidade da ZF. Além disso, as dimensões reduzidas do sistema o tornam propício para carros compactos e esportivos de alto desempenho.

DIVULGAÇÃO

INDÚSTRIA

Grupo Unico PDF Acesso: @jornalsrevistas

O POLO EUROPEU tem uma série de tecnologias extras

MAIS SIMPLES, MAS NEM POR ISSO BARATOS

O CONSUMIDOR BRASILEIRO PAGA CARO POR AUTOMÓVEIS DESENVOLVIDOS PARA OS CHAMADOS PAÍSES EMERGENTES; FATORES DE MERCADO, LEGISLAÇÃO E LUCRATIVIDADE, ENTRE OUTROS, EXPLICAM TAL QUESTÃO

ALEXANDRE CARNEIRO (autoesporte@edglobo.com.br)

A Ford anunciou o fim da linha Fiesta no Brasil e o hatch não terá substituto: apenas o Ka seguirá no mercado. Apesar de compartilhar a plataforma e diversos componentes mecânicos com o modelo descontinuado, o compacto remanescente foi desenvolvido para os chamados mercados emergentes (América Latina, Rússia, Índia e diversos países asiáticos). O Ka é até vendido no velho continente, mas com projeto distinto.

Entre os projetos para países emergentes está o Chevrolet Onix, atual líder de mercado. A nova geração do modelo já está pronta: desenvolvida na China, foi pensada para mercados de menor poder econômico desde na plataforma, batizada de GEM (Global Emerging Markets).

Hyundai HB20 e Volkswagen Gol, que também têm bom desempenho comercial, são fabricados exclusivamente aqui. A linha da Fiat, que inclui Argo, Uno e Mobi, e da Toyota, composta por Etios e Yaris, incluem somente modelos regionais. O caso do Yaris é bem curioso, pois a gama tem um modelo com o mesmo nome diferentes do nacional, para Europa e América do Norte.

Grupo Unico PDF Acesse: @jornaiserevistas

O POLO BRASILEIRO é bem seguro, mas não chega lá

DIVULGAÇÃO

OS OLHOS NÃO CONSEGUEM *ver algumas das mudanças entre os modelos emergentes e os de mercados maduros*

Há ainda o Nissan March, que aparentemente é idêntico à antiga geração global. Porém, crash tests do Euro NCAP e Latin NCAP revelaram que, em termos estruturais, o nacional mostra-se inferior ao seu similar da Europa. Já o Sandero é uma criação da romena Dacia, cujo posicionamento é inferior ao da Renault.

Na verdade, todos os projetos estão em outro patamar. Por isso, costumam ser inferiores a seus "primos ricos" em eficiência energética e segurança. Márcio Azuma, engenheiro mecânico e diretor de Segurança Veicular da AEA (Associação de Engenharia Automotiva) explica que o projeto cumpre parâmetros máximos e mínimos para poder ser adequado a diferentes contextos.

"Carros específicos para o terceiro mundo vão atender aos requisitos mínimos. Já um produto para o primeiro mundo vai se aproximar do nível máximo" diz Azuma. Ele pondera que muitas diferenças provém das condições de uso às quais os carros serão submetidos. São comuns, por exemplo, mudanças na suspensão, no sistema de combustível e de arrefecimento e até ampliação do porta-malas no chamado processo de tropicalização. "A estrutura pode, inclusive, ser mais reforçada quanto a resistência à pavimentação", explica.

Porém, a professora Adriana Marotti, da Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade da USP, acrescenta que as diversidades não resultam apenas de ajustes. "Tropicalizar geralmente significa tirar equipamentos", sintetiza. Os automóveis voltados aos países emergentes muitas vezes têm plataformas de modelos mais antigos. Isso quando todo o projeto não está uma ou duas gerações atrás dos similares de partes nobres do globo. "Fabricar por mais tempo é vantajoso, pois permite diluir os custos com ferramental", complementa Marotti.

Comum nos segmentos de base, o desenvolvimento de produtos específicos torna-se raro em automóveis mais sofisticados. No Brasil, a partir dos modelos médios, a diferenciação é bem menor, ao menos estruturalmente. As disparidades, nesse caso, ficam por conta da quantidade de equipamentos.

Até mesmo automóveis que passaram por poucas alterações costumam apresentar inferioridades. O Volkswagen Polo é um bom exemplo: a atual geração do hatch compacto chegou ao Brasil menos de um ano após ser lançada na Europa. Os dois são visualmente idênticos. O modelo nacional conquistou nota máxima nos crash tests realizados pelo Latin NCAP, assim como seu "primo" vendido no Velho Continente.

Tudo indica que os dois são indênticos, certo? Quase! O secretário geral do Latin NCAP, Alejandro Furas, informou que "a América Latina tem modelos que, embora sejam iguais aos da Europa, são produzidos localmente, com menos níveis de segurança. No caso do Volkswagen Polo, por exemplo, vale a pena destacar como grande diferença, a ausência do freio de emergência na América Latina, enquanto que, na Europa, esse equipamento é padrão".

Furas explica que "ambos Polos têm airbags de proteção lateral de cabeça, só que o Polo do Brasil tem um airbag integrado de peito e cabeça, enquanto que o da Europa tem airbag de cortina. Do ponto de vista de proteção ao adulto em impacto de poste, os dois carros oferecem proteções similares". Porém, o secretário geral do Latin NCAP pondera que "o airbag de cortina claramente tem mais robustez". Ainda sobre o Polo, Furas prossegue: "é certo que (a Volkswagen) respondeu à exigência do Latin NAP para as 5 estrelas. Se houvéssemos exigido mais no impacto de poste, como passaremos a exigir no protocolo 2020, seguramente o Polo teria airbags de cortina padrão no Brasil".

O representante da entidade ressalta que, "se o Latin NCAP demandasse, hoje, o mesmo que exige o Euro NCAP, seguramente o Polo seria melhor equipado, mas, ao mesmo tempo, outros modelos avaliados, que tem três estrelas, teriam zero estrelas. Nesta situação, não estaríamos oferecendo informação consistente ao consumidor, somente carros zero ou cinco estrelas. Essa mensagem não permitiria ao consumidor ver as deficiências e as graduações de segurança. Hoje, as exigências do Latin NCAP estão acima das exigên-

MARCH foi um com resultado polêmico

Grupo Único PDF Acesse: @JornalSuaVisão

O KWID INDIANO RECEBEU nota zero na proteção para adultos após o crash teste do Global NCAP. Por conta disso, o modelo nacional foi reforçado e adotou airbags laterais de série antes de ser lançado. Dá para ver pelas fotos a diferença, enquanto o indiano teve um colapso da estrutura, o nacional ganhou nota três.

cias dos governos. O Latin NCAP não quer "competir" com os governos, e sim fazer o mesmo que é feito na Europa ou Austrália, onde os Programas NCAPs são complementários aos exigidos por lei", conclui.

Então, seria o caso de constatar que os fabricantes procuram atender aos parâmetros dos testes do Latin NCAP, mas sem ir além? Bem, eis outro exemplo de carro, também da Volkswagen, que recebeu nota máxima no crash test do Latin NCAP: o Up! Quando o ensaio foi realizado, a entidade seguia um protocolo antigo, menos rigoroso. Na época, não era exigido controle de estabilidade, como atualmente. O subcompacto segue sem a salvaguarda eletrônica, enquanto na Europa possui até frenagem automática anticolisão.

Como os compactos têm maior volume e, geralmente, são exportados, pode valer a pena arcar com custos de desenvolvimento em prol de menores gastos de manufatura. "Muitas vezes, é por isso que as subsidiárias ganham autonomia para desenvolver projetos", aponta.

O que chama atenção nesses casos é que, apesar de mais simples, os compactos nacionais não são, de modo geral, mais baratos que os produtos oferecidos no restante do globo. E, vale lembrar, o mercado brasileiro, apesar da crise dos últimos anos, está longe de ser pequeno. Por que, então, o carro nacional custa caro mesmo sendo mais simples? Para Marotti, o setor automotivo no país ainda é muito protegido: "Nosso mercado tem um oligopólio, com algumas montadoras dominando grande parte das vendas", afirma. Números da Fenabrave mostram que, juntas, Chevrolet, Volkswagen e Grupo FCA – com a Fiat e a Jeep – acumularam 46,7% dos emplacamentos no ano passado.

Isso permite que os fabricantes trabalhem com margens de lucro maiores, em comparação a mercados onde há maior competitividade. Segundo Marotti, o chamado "Custo Brasil", originado principalmente por impostos, contribui para elevar os preços, mas outros fatores também pesam. "Na Europa, a carga tributária sobre os veículos não é tão diferente da nossa", conclui.

Gelton Pinto Coelho Filho, conselheiro efetivo do Corecon-MG (Conselho Regional de Economia de Minas Gerais), salienta que aproximadamente 40% do valor de um carro corresponde a impostos, mas lembra que o setor automotivo não divulga suas margens de lucro no país, de modo que tal assunto sequer é discutido. "As fábricas fazem vários estudos, muito desenvolvidos, sobre o mercado. Elas não produzem carros menos seguros por aqui à toa. É uma decisão realmente de cortar custos, percebendo que o consumidor não está ligado nisso", pontua.

Diretor de comunicação da Renault, Carlos Henrique Ferreira fez questão de lembrar que a segunda geração do Clio, quando chegou ao Brasil, no fim dos anos 90, vinha com airbags frontais de série , mas esses equipamentos acabaram tornando-se opcionais nas versões de entrada. "Os airbags o deixavam nosso carro mais caro que os concorrentes do mercado. Nessa faixa, preço é um fator determinante", afirma. O Clio, aliás, segue em produção na Europa, onde está duas gerações à frente. "Lá fora, um Clio custa € 20 mil. Só para importar e fazer a conversão, o preço seria multiplicado por 5. Isso sem contar impostos e outros custos", justifica o diretor.

Para Marotti, a redução das diferenças entre os veículos comercializados no Brasil e os vendidos na Europa e na América do Norte depende de regulações e de determinações legais. Ela cita como exemplo a obrigatoriedade de airbags e freios ABS a partir de 2014. "Exigências governamentais ajudariam muito a elevar o nível dos produtos. Enquanto o mercado comportar e a legislação permitir esses carros, a indústria vai continuar vendendo-os", conclui.

Já Azuma acredita que já há uma tendência de diminuição de diferenças entre os carros nacionais e seus similares vendidos no exterior. "O processo de homologação (de veículos no Brasil) já mudou. Hoje, eu acredito que todas as montadoras conseguem garantir as mesmas condições (de produção)", opina.

Grupo Único PDF Acesse: @jornaiserevistas

DIVULGAÇÃO

SERVIÇO

SEM CHOQUES

CARROS ELÉTRICOS AINDA SÃO UM MISTÉRIO PARA MUITOS CONSUMIDORES, MAS SAIBA QUE NÃO HÁ RISCO DE SER ELETROCUTADO AO COLOCAR O VEÍCULO NA TOMADA. O WALLBOX É UMA SOLUÇÃO SIMPLES — E IMPRESCINDÍVEL — PARA RECARREGAR O CARRO EM CASA

VINICIUS MONTOIA (autoesporte@edglobo.com.br)

Grupo Unico PDF Acesse: @jornaiserevistas

Carros elétricos suscitam muitas dúvidas sobre funcionamento, desempenho, economia, dirigibilidade e manutenção. O que pode afligir o consumidor de um veículo desse tipo é a preparação da própria garagem para poder recarregar a bateria, que exige certas adaptações. Mas quais são elas? É o que vamos esclarecer nesta reportagem.

A EDP é a empresa portuguesa responsável pela instalação de seis postos de recarga de carros elétricos na Rodovia Dutra, que liga São Paulo ao Rio de Janeiro. Em julho, a rodovia elétrica completou seu primeiro ano de funcionamento. A próxima etapa consiste em instalar sete postos de recarga no Espírito Santo. Com investimento de R$ 350 mil, serão contempladas cidades como Cachoeiro do Itapemirim, Guarapari, Linhares, Nova Venécia e São Mateus, além de Vitória e Venda Nova do Imigrante (já instalados). A previsão é ter toda a rede concluída até o segundo trimestre de 2020.

No futuro, a ligação entre Rio de Janeiro e Espírito Santo também será contemplada. "Nossa ideia é cobrir todo o estado, instalando pontos de recarga nas principais cidades", afirmou Nuno Pinto, gestor de Produtos e Serviços da EDP. Segundo o executivo, até o fechamento desta edição, 34 carros elétricos haviam sido emplacados no Espírito Santo desde que os modelos começaram ser ofertados no estado, o que demonstra que a demanda por carregadores elétricos para domicílios pode aumentar nos próximos anos.

A divisão EDP Smart é responsável pela instalação de postos de recarga em empresas e residências, oferecendo soluções para os usuários e proprietários de veículos elétricos. A marca também comercializa o Wallbox, aparelho ligado à rede elétrica que tem mais potência que uma tomada convencional e reduz o tempo de recarga das baterias. É o mesmo serviço que algumas montadoras disponibilizam.

"A instalação em estabelecimentos comerciais começou em julho. Neste mês, iniciaremos a instalação nas residências dos proprietários de carros elétricos que se tornarem clientes da EDP", relatou Nuno Pinto.

O site da empresa indica o carregador ideal para cada modelo, partindo de 3,7 kW e chegando a 22 kW de potência, o que pode custar entre R$ 6 mil e R$ 10 mil. "Se o cliente tem um carro com bateria de 100 kW, será necessário um carregador mais potente para diminuir o tempo da recarga. Se a bateria for inferior, tal potência é desnecessária. Tudo depende da demanda e das especificações de cada veículo. O nosso simulador faz a melhor recomendação", garante o executivo.

DIVULGAÇÃO

A Nissan decidiu incluir o Wallbox (e sua instalação) nos conteúdos do Leaf, que foi oficialmente lançado no Brasil em julho ao preço de R$ 195 mil

CATEGORIAS

De acordo com o gerente de Produtos e Serviços da EDP, há quatro categorias de carregadores: o lento, que vai de 3,7 kW a 11 kW; o de 22 kW, considerado moderado; de 50 kW, rápido; e o de 150 kW, ultrarrápido. Porém, só as duas primeiras estão disponíveis para o consumidor final, pois as mais potentes são voltadas para a indústria e grandes estabelecimentos comerciais, uma vez que o custo de instalação é altíssimo e o processo é burocrático.

"Para ter um carregador do tipo rápido é preciso solicitar uma autorização à concessionária de energia elétrica. Depois, é obrigatório avisar a quantidade de energia que será extraída da rede, pois pode haver falhas se a região não suportar tamanha demanda. Além disso, a instalação de um posto de recarga rápida pode ultrapassar os R$ 150 mil, e o equipamento é muito grande", aponta Henrique Miranda, gerente de Projetos e Marketing da BMW.

Depois da Via Dutra, a EDP instalará sete pontos de recarga para veículos elétricos entre o Rio de Janeiro e o Espírito Santo. A inauguração será no início de 2020

INSTALAÇÃO

Simples e rápido, o serviço é equivalente à instalação de um ar-condicionado. O preço é estabelecido de acordo com a distância entre a caixa de energia e o ponto onde o veículo ficará estacionado. Um disjuntor de 40 amperes deve ser dedicado exclusivamente ao Wallbox e, de acordo com Miranda, o tempo médio de instalação é de três horas.

Depois de escolher o lugar para alocação do Wallbox, o eletricista responsável (seja da EDP, BMW, Nissan, seja de qualquer outra montadora) faz a adaptação da linha de energia para adicionar o disjuntor, aterrar o sistema e ligar o cabeamento ao carregador. Os fios são instalados por canaletas plásticas nas paredes. "Caso o cliente exija que sejam escondidos os cabos, é necessário contratar um pedreiro que construa uma passagem pela parede para depois instalarmos o equipamento. Mas nosso revestimento já conta com uma calha para proteger e esconder os fios", destacou Nuno Pinto.

Quanto ao prazo de garantia, normalmente é estabelecido pelo fabricante – que pode ser a Schneider ou Efacec, no caso da EDP. Mas o período dado pela BMW, Nissan e EDP é de dois anos contra qualquer problema. Uma das facilidades oferecidas pelas engenharias das montadoras é equipar o carro com um transformador, que converte a corrente alternada (típica das tomadas domiciliares) para corrente contínua, que carrega baterias.

Segundo Flávio Presezniak, gerente de Projeto Especial da Nissan do Brasil, quando um cliente adquire um Leaf, a fabricante envia um técnico para instalar o equipamento na casa do proprietário. O profissional checa o estado do cabeamento, verifica se o sistema está aterrado e se os disjuntores são compatíveis com a exigência do carro. Tudo é adaptado na mesma caixa de entrada de energia, dispensando a instalação de um medidor extra.

Grupo Único PDF Acesse: @jornalistas

RAIOS E TROVÕES

O Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (Inpe) sempre alerta a população sobre os riscos de raios, pois o Brasil é o país onde a incidência desses surtos é maior: são 77,8 milhões de raios por ano. Na média, 300 pessoas morrem anualmente devido à descarga elétrica, de acordo com dados do Inpe. Apesar de chocantes, essas informações não afetam os carregadores.

Segundo Gilberto Prado, analista de Produtos e Serviços da EDP, o Wallbox já vem equipado com Dispositivo de Proteção contra Surtos (DPS), que protege contra raios. Há ainda um Diferencial Residual (DR), que detecta a fuga de corrente (vazamento) e variações da rede de energia. O DR desarma o disjuntor quando algum problema é detectado, evitando situações de risco para usuário, carro e casa. Todos os Wallbox contam com esses dispositivos de proteção.

POTÊNCIA

"A potência é equivalente à de um aparelho de ar-condicionado e as adaptações devem ser as mesmas de quando se instala um climatizador", salienta Presezniak. A potência do carregador é o item mais importante para determinar a velocidade de recarga. O Leaf, por exemplo, tem uma bateria de 40 quilowatts por hora (kWh) e vem com o carregador, já incluído no preço de R$ 195 mil (com instalação). Levando em conta que esse carregador é capaz de entregar 7 kWh, o tempo para completar a bateria é de aproximadamente seis horas. "Se o carro for plugado em uma tomada convencional, pode levar 40 horas para atingir a carga completa da bateria, já que os plugs tradicionais transmitem 1 kWh", explica. Ou seja, quem quiser comprar um carro elétrico terá necessariamente de instalar um carregador de parede em casa. É indispensável.

DIVULGAÇÃO

GLOSSÁRIO

VOLT é a unidade de medida de tensão. Ela indica a força da corrente na tomada.

AMPER é a unidade de medida da corrente elétrica. Ou seja, não é a força, mas a quantidade de energia. Quanto maior o disjuntor e o fio, mais energia ele pode distribuir.

WATT é a unidade de medida que une a força com a quantidade de energia liberada, resultando na potência.

OHM é a resistência que a energia enfrenta para chegar ao destino. Quanto mais resistência houver, menor será a potência e a força (Watts e Volts, respectivamente).

CORRENTE ALTERNADA O sentido da energia varia no tempo. Eletrodomésticos, basicamente, funcionam com a passagem da corrente elétrica, ela não fica armazenada no aparelho.

CORRENTE CONTÍNUA O sentido da energia é contínuo ao longo do tempo. É o tipo de corrente utilizada para carregar baterias, pois, de forma simples, a eletricidade fica retida no peço.

A INSTALAÇÃO DO WALLBOX

CONFIRA A LISTA DOS PRINCIPAIS ITENS A SEREM VERIFICADOS

- CHECAR SE O QUADRO DE DISTRIBUIÇÃO PRINCIPAL, A FIAÇÃO E O TIPO DE DEMANDA CONTRATADA COM A DISTRIBUIDORA SUPORTAM A ADIÇÃO DA CORRENTE E POTÊNCIA DO EQUIPAMENTO NA REDE;
- FAZER TODAS AS CONEXÕES E, AO FINAL, TESTAR SE O EQUIPAMENTO ESTÁ OPERANDO CORRETAMENTE.

MODELOS DE 3,7KW A 11KW:
- TENSÃO DE 220V E UMA CORRENTE DE 32A;
- DISJUNTOR DE 40A CURVA C;
- CABO MÍNIMO DE 4MM² DEDICADO AO CARREGADOR.

MODELOS DE 22KW:
- TENSÃO DE 380V (TRIFÁSICO) E CORRENTE DE 32A;
- DISJUNTOR DE 40A CURVA C (TRIFÁSICO);
- CABO MÍNIMO DE 4MM² DEDICADO AO CARREGADOR.

O PROCESSO DE INSTALAÇÃO CONSISTE, PORTANTO, EM 3 FASES PRINCIPAIS: VISITA TÉCNICA, ADEQUAÇÃO DO LOCAL E DA REDE E INSTALAÇÃO DO EQUIPAMENTO. CASO O CLIENTE PRECISE DE UM AUMENTO NA DEMANDA DE CARGA OU DE ALTERAÇÃO PARA REDE TRIFÁSICA, É NECESSÁRIO REQUISITAR À COMPANHIA DE ENERGIA. A EDP TAMBÉM PODE AUXILIAR NESSE PROCESSO. APARELHOS COM ATÉ 11 KW CUSTAM, EM MÉDIA, ENTRE R$ 6 MIL E R$ 10 MIL.

Grupo Único PDF Acesse: @jornaiserevistas

SERVIÇO

COMO DECIFRAR OS ÓLEOS

ANTES DE TROCAR O LUBRIFICANTE DO SEU VEÍCULO, VERIFIQUE ESPECIFICAÇÃO, TIPO, VISCOSIDADE E AS DISTINÇÕES

VINICIUS MONTOIA (autoesporte@edglobo.com.br)

ILSAC, SAE, 5W30, SN, PCMO... sabe o que isso quer dizer? Todas essas siglas determinam a especificação do óleo ou do órgão que deu o certificado ao lubrificante para o motor do carro. E é decifrando essa sopa de letrinhas que fica mais fácil identificar o lubrificante correto.

Os engenheiros brasileiros devem levar em conta a Resolução nº 22 da Agência Nacional do Petróleo, a ANP, que determina uma série de normas que devem ser respeitadas pelos fabricantes, inclusive ao compor a embalagem de seus produtos. Segundo a ANP, essa resolução auxilia a "proteger o interesse dos consumidores quanto a preço, qualidade e oferta de produtos, uma vez que cada lubrificante tem especificação própria, conforme a aplicação a que se destina".

A diretora de lubrificantes da Associação de Engenharia Automotiva (AEA), Simone Hashizume, afirma que "são obrigatórias as informações sobre viscosidade, performance e para qual aplicação o produto foi desenvolvido". Mas o ideal é que o consumidor consulte o manual do proprietário do veículo para não errar na hora de escolher o lubrificante.

"Muitas fabricantes desenvolvem o motor e fazem parceria com uma fabricante de óleo, criando um produto específico para aquele propulsor. São os chamados 'óleos genuinos'. Por isso, e com as restrições de emissões cada vez mais rigidas, são exigidos lubrificantes cada vez mais finos (ou menos viscosos) para os motores, e utilizar o que é indicado pela montadora é fundamental", alertou Simone.

Na imagem ao lado explicamos cada sigla. Tem dado que não muda entre as diferentes marcas. Mas é importante lembrar que você pode encontrar diferentes órgãos certificadores. Confira o que diz cada item.

Exemplo público PDF Acesse: @autoesporte

O QUE DIZ CADA UM DOS CÓDIGOS

LINHA DO PRODUTO

As siglas PCMO, MCO e HDMO referem-se à linha do produto. Elas determinam se ele é voltado para veículos de passeio (PCMO, do inglês Passenger Car Motor Oil), motocicleta (Motorcycle Oil) ou veículos pesados (Heavy Duty Motor Oil), como caminhões e ônibus

VISCOSIDADE

A Sociedade de Engenharia Automotiva (SAE em inglês) é quem determina o nível de viscosidade de um óleo. Nesse quesito, é possível encontrar produtos monoviscosos, com apenas um número — que pode ser "30" ou "10W" —, ou os multiviscosos, representados por dois números: "5W20". O "W" quer dizer "winter" (inverno ou frio) e indica a viscosidade do óleo quando a temperatura do motor está baixa. O número seguido do "W" evidencia o estado do lubrificante no momento mais crítico do motor: a partida a frio. Quanto mais fino o óleo, melhor é a sua atuação em momentos críticos, enquanto os mais densos exigem um pouco mais de esforço para circularem pelo propulsor e suas partes

TIPO DO LUBRIFICANTE

A natureza do produto vem descrita acima ou abaixo da viscosidade e indica se ele é sintético, semissintético ou mineral. Os **sintéticos** têm maior desempenho e, por sua vez, são os mais avançados. O óleo desse tipo ajuda a economizar combustível, é menos consumido pelo motor, tem maior resistência à oxidação e protege melhor o motor durante os partidas
Já o **semissintético** está no meio do caminho, por ser uma mistura de óleos minerais e sintéticos. Apresenta desempenho melhor do que o mineral e custo menor do que o sintético
O **mineral** é o óleo básico, obtido pela destilação do petróleo, e tem performance inferior
Por ser mais barato, suas trocas também são feitas em intervalos menores

Grupo Único PDF Acesse Gratuitamente

API

Essa especificação apresenta a evolução ao longo dos anos. A sigla, do inglês American Petroleum Institute, está presente nos lubrificantes desde os anos 30. Essa classificação evolui conforme a demanda de redução de poluição e consumo. A API divide os óleos em duas categorias: S e C. A S é voltada para carros movidos a gasolina, etanol, flex e GNV. Já para os propulsores a diesel a letra é a C. Quanto mais longe estiver do A, mais evoluído é o lubrificante. Desde 2010, só a classificação de qualidade mínima é API SL e só são comercializados produtos SL ou acima, como SM e SN. O mesmo ocorre na classificação de óleo para carros com motor diesel: CG-4 já é ultrapassado, restando CH-4, CI-4 e CJ-4.

ACEA

Para contrapor a norma norte-americana há um outro regimento, o europeu. Traduzido do inglês, ACEA significa Associação Europeia de Fabricantes de Automóveis. Como ficamos no meio, muitas vezes nos deparamos com as duas classificações no rótulo. São considerados três diferentes blocos: veículos pesados a diesel, veículos leves movidos a diesel e gasolina e veículos leves a diesel.
Os pesados a diesel recebem a sigla "E" acompanhada de um número (ex.: ACEA E7), enquanto o lubrificante para os leves que recebem os dois combustíveis é identificado pela sigla A/B (ex.: A3/B4). Já os leves criados para emitir menos e proteger catalisadores ou filtros ganham a letra "C" (ex.: C2).

ILSAC

Este é o Comitê Internacional de Padronização e Aprovação de Lubrificantes, entidade conjunta criada por fabricantes dos Estados Unidos e do Japão. O ILSAC estabelece níveis mínimos de desempenho para os óleos, tendo em vista economia de combustível, volatilidade, limpeza do pistão, oxidação e proteção à turbina, entre outros quesitos.
Atualmente, os lubrificantes que se encaixem minimamente nas especificações do ILSAC recebem o selo GF-5, equivalente aos lubrificantes classificados como "SN" pela API. A expectativa é de que em 2020 o Comitê passe a restringir ainda mais as demandas citadas acima, mudando a classificação para o selo GF-6.

PEDRO HAMDAN

MODELOS

Automóveis de passeio e comerciais leves mais emplacados. A ordem leva em conta o desempenho de vendas no mês de junho

		JUNHO 2019	MAIO 2019	ACUMULADO 2019*	VARIAÇÃO (%) MAI./JUN.
1	CHEVROLET ONIX	19.500	22.279	116.906	-12,5%
2	FORD KA	8.398	9.484	50.647	-11,4%
3	HYUNDAI HB20	8.147	10.111	52.995	-19,4%
4	RENAULT KWID	7.882	8.661	40.520	-9%
5	FIAT ARGO	7.539	5.599	36.211	34,6%
6	VOLKSWAGEN GOL	6.656	8.317	38.303	-20%
7	FIAT STRADA	6.417	7.136	36.310	-10,1%
8	CHEVROLET PRISMA	6.069	7.509	40.846	-19,2%
9	JEEP RENEGADE	5.912	5.754	33.048	2,7%
10	VOLKSWAGEN POLO	5.428	6.199	32.025	-12,4%
11	JEEP COMPASS	5.080	5.071	28.033	0,2%
12	FIAT TORO	4.923	5.853	28.599	-15,9%
13	TOYOTA COROLLA	4.915	5.182	26.084	-5,1%
14	NISSAN KICKS	4.703	4.520	25.826	4%
15	FIAT MOBI	4.639	5.160	26.375	-10,1%
16	HYUNDAI CRETA	4.638	4.212	24.247	10,1%
17	FORD KA SEDÃ	4.055	4.200	22.886	-3,4%
18	RENAULT CAPTUR	3.898	1.841	13.783	111,7%
19	HONDA HR-V	3.897	4.155	23.696	-6,2%
20	VOLKSWAGEN VIRTUS	3.704	5.015	21.965	-26,1%

*ACUMULADO ATÉ JUNHO DE 2019

CENÁRIO DESENHADO

O primeiro semestre de 2019 chegou ao fim e, a despeito das incertezas político-econômicas do Brasil, as vendas seguem em ritmo razoável de crescimento. O maior percalço da indústria neste ano parece ser a crise na Argentina, que derrubou as exportações em expressivos 40% na comparação com 2018. Entre janeiro e junho, 1.248.899 automóveis e comerciais leves foram licenciados, um crescimento de 10,8% ante o total de 1.127.052 modelos negociados no mesmo período do ano passado. No ranking, as primeiras posições estão mantidas, com o Chevrolet Onix isolado na liderança, seguido (de longe) por Hyundai HB20 e Ford Ka. O Fiat Argo voltou a disparar, Renault Kwid e VW Gol continuam embalados e o Prisma segue soberano entre os sedãs. Na categoria SUV, o Jeep Renegade abre cada vez mais vantagem sobre os rivais e caminha para ser líder pela primeira vez.

MEIO EMBOLADO

Os números do acumulado do ano mostram que há três grupos de marcas brigando entre si. Na parte de cima, a GM continua isolada, enquanto Fiat e Volkswagen duelam mês a mês. Na parte de baixo, Honda, Jeep e Nissan são dominantes. E a disputa mais legal está no meio de tabela, entre Ford, Hyundai, Renault e Toyota. O pelotão segue emparelhado, com diferença mínima de emplacamentos.

Grupo Único PDF Acesse: @jornaiserevistas

MARCAS

Posição dos emplacamentos de automóveis e comerciais leves no mês

		JUNHO 2019	MAIO 2019	ACUMULADO 2019*	VARIAÇÃO (%) MAI./JUN.	PARTICIPAÇÃO NO ANO (%)
1	CHEVROLET	36.510	41.142	222.039	-11,3%	17,8%
2	VOLKSWAGEN	32.769	38.591	187.465	-15,1%	15%
3	FIAT	30.940	31.480	171.424	-1,7%	13,7%
4	RENAULT	21.384	20.962	112.849	2%	9%
5	FORD	17.221	18.868	103.613	-8,7%	8,3%
6	HYUNDAI	16.642	19.241	99.567	-13,5%	8%
7	TOYOTA	16.612	18.987	102.505	-12,5%	8,2%
8	JEEP	11.032	10.864	61.270	1,5%	4,9%
9	HONDA	10.012	11.966	64.659	-16,3%	5,2%
10	NISSAN	7.580	7.478	43.989	1,4%	3,5%
11	MITSUBISHI	1.933	1.812	10.801	6,7%	0,7%
12	CITROËN	1.806	2.526	13.450	-28,5%	1,1%
13	PEUGEOT	1.704	1.887	10.704	-9,7%	0,9%
14	CAOA CHERY	1.608	1.750	8.517	-8,1%	0,7%
15	BMW	1.117	1.099	5.786	1,6%	0,5%

VENDAS POR CATEGORIA

Acompanhe o desempenho dos emplacamentos de carros 0 km no Brasil dentro de cada segmento durante o mês e desde o começo deste ano

Hatch compacto

		Junho	2019	Variação mensal
1	Chevrolet Onix	19.500	116.906	-12,5%
2	Ford Ka	8.398	50.646	-11,4%
3	Hyundai HB20	8.147	52.995	-19,4%
4	Renault Kwid	7.882	40.520	-9%
5	Fiat Argo	7.539	36.211	34,6%

O Chevrolet Onix segue absoluto, mas o único que cresceu em junho foi o Fiat Argo, que disparou e abre cada vez mais sobre o arquirrival VW Polo.

Hatch médio

		Junho	2019	Variação mensal
1	Chevrolet Cruze Sport6	455	2.716	26,3%
2	Toyota Prius	62	555	-1,6%
3	Volkswagen Golf	55	979	-43,9%
4	Volvo V40	39	241	-22%
5	Ford Focus	33	459	-37,7%

Quase sem oponentes, o Chevrolet Cruze é o único a manter algum volume de vendas neste ano. A categoria (que já foi sonho) está agonizando.

Monovolume e perua

		Junho	2019	Variação mensal
1	Chevrolet Spin	2.322	12.373	-14%
2	Honda Fit	1.753	13.193	-24,3%
3	Fiat Doblò	514	2.395	5,8%
4	Volkswagen SpaceFox	263	1.636	-24,2%
5	Fiat Weekend	262	1.875	83,2%

A Chevrolet Spin parece ter acordado no jogo. Em junho, vendeu de novo mais que o Honda Fit, que ainda é líder no acumulado do ano.

Sedã compacto

		Junho	2019	Variação mensal
1	Chevrolet Prisma	6 069	40 846	-19,2%
2	Ford Ka Sedan	4.055	22.886	-3,4%
3	Volkswagen Virtus	3.704	21.965	-26,1%
4	Hyundai HB20S	2.624	15.835	-29,5%
5	Toyota Yaris sedã	1.970	14.751	-12,7%

O Chevrolet Prisma é o líder esmagador, mas o Ford Ka Sedan manteve o bom fôlego nas vendas e segue à frente do VW Virtus no acumulado.

Sedã médio

		Junho	2019	Variação mensal
1	Toyota Corolla	4.915	26.084	-5,1%
2	Honda Civic	2.338	13.584	-20,8%
3	Chevrolet Cruze	1.164	8.979	-20,8%
4	Volkswagen Jetta	1.148	5.833	38,5%
5	Nissan Sentra	212	1.457	-13,1%

O Corolla está defasado perante os rivais diretos, mas segue imbatível. Em junho, quem brilhou foi o VW Jetta, que se aproxima do Chevrolet Cruze.

Sedã premium

		Junho	2019	Variação mensal
1	Mercedes Classe C	272	1.715	-9%
2	Audi A3 sedã	186	1.377	-27,9%
3	BMW Série 3	141	1.258	-25,8%
4	Volkswagen Passat	88	668	-11,1%
5	Mercedes CLA	58	367	-47,3%

Após ser superado pelo arquirrival BMW Série 3, o Mercedes Classe C volta a liderar a categoria em que mantém domínio há alguns anos.

Utilitário

		Junho	2019	Variação mensal
1	Jeep Renegade	5.912	33.048	2,7%
2	Nissan Kicks	4.703	25.826	4%
3	Hyundai Creta	4.638	24.247	10,1%
4	Renault Captur	3.898	13.783	111,7%
5	Honda HR-V	3.897	23.696	-6,2%

O Nissan Kicks segue vendendo mais que Hyundai Creta e Honda HR-V, atrás apenas do imbatível Jeep Renegade. A surpresa do mês é o Renault Captur.

Utilitário premium

		Junho	2019	Variação mensal
1	Jeep Compass	5.080	28 033	0,2%
2	Volkswagen Tiguan	1.026	5.590	-19,1%
3	Toyota SW4	952	6.664	-24,8%
4	BMW X1	485	2.019	16%
5	Chevrolet Equinox	461	2.592	16,4%

O Jeep Compass já tem cinco vezes mais vendas que o Tiguan, mas o VW fez bonito em junho e superou o Toyota SW4, vice-líder no acumulado.

Picape

		Junho	2019	Variação mensal
1	Fiat Strada	6.417	36.273	-10%
2	Fiat Toro	4.923	28.599	-15,9%
3	Volkswagen Saveiro	3.257	18.986	-11,6%
4	Toyota Hilux	3.043	19.810	-17,2%
5	Chevrolet S10	2.871	14.114	-4,2%

Todas as picapes recuaram nas vendas de junho, mas o cenário do primeiro semestre mostra que a Fiat Strada deve fechar mais um ano como líder.

Grupo Premium Acesso Conteúdo Exclusivo

Preços da tabela atualizados até 19/07/2019

Tabela inteligente

OS PREÇOS DOS MAIS DE 850 CARROS OFERECIDOS NO MERCADO BRASILEIRO, COM INFORMAÇÕES DE POTÊNCIA, CÂMBIO E COMBUSTÍVEL

AUDI

A3 Sedan Ambiente	1.4	F	A6	150	130.990
A3 Sedan Prestige	1.4	F	A6	220	125.990
A3 Sedan Prestige Plus	1.4	F	A6	122	138.990
A3 Sedan Performance	2.0	F	A6	220	174.990
A3 Sportback Prestige Plus	1.4	G	A7	122	142.990
A3 Sportback Ambiente	1.4	G	A7	122	137.990
A4 Sedan Attraction	2.0	G	A7	190	173.990
A4 Sedan Ambiente	2.0	G	A7	190	197.990
A4 Sedan Prestige	2.0	G	A7	190	175.990
A4 Sedan Prestige Plus	2.0	G	A7	190	205.990
A4 Sedan Limited Edition	2.0	G	A7	190	214.990
A4 Avant Prestige Plus	2.0	G	A7	190	219.990
A5 Sportback Prestige	2.0	G	A7	190	199.990
A5 Sportback Prestige Plus	2.0	G	A7	190	236.990
A5 Sportback Ambition	2.0	G	A7	252	252.990
A5 Sportback Ambition Plus	2.0	G	A7	252	273.990
A5 Sportback Performance	2.0	G	A7	252	264.990
A5 Sportback Performance Black	2.0	G	A7	252	287.990
A5 Sportback Ambiente	2.0	G	A7	190	223.990
A5 Sportback S-line	2.0	G	A7	177	248.990
Q3 Prestige	1.4	F	A6	150	159.990
Q3 Prestige Plus	1.4	F	A6	150	171.990
Q3 Black Edition	1.4	F	A6	150	188.990
Q3 Ambiente	1.4	F	A6	150	167.990
Q3 Ambiente	2.0	G	A7	180	197.990
Q3 Attraction	1.4	F	A6	150	156.990
Q5 Ambiente	2.0	G	A7	252	279.990
Q5 Black	2.0	G	A7	252	309.990
Q5 Prestige	2.0	G	A7	252	259.990
Q5 Prestige Plus	2.0	G	A7	252	289.990
Q5 Security	2.0	G	A7	252	374.990
Q5 Blindado	2.0	G	A7	252	370.990
Q5 S-Line	2.0	G	A7	252	264.990
Q7 Ambition	3.0	D	A8	258	424.990
Q7 Performance	3.0	G	A8	333	446.990
Q7 Performance	3.0	D	A8	258	449.990
Q7 Performance Black	3.0	G	A8	333	471.990
Q7 Performance Black	3.0	D	A8	258	474.990
Q7 Prestige Plus	3.0	D	A8	329	419.990
RS Q3	2.5	G	A7	310	356.990
RS 5 Coupé	2.9	G	A7	450	556.990
RS 4 Avant	2.9	G	A7	450	546.990
RS 6 Avant performance	4.0	G	A7	450	599.990
TT Coupé Ambition	2.0	G	A6	230	277.990
SQ5	3.0	G	A8	354	405.990

BENTLEY

Continental Flying Spur	6.0	G	A6	560	920.000
Continental GT V8	4.0	G	A8	507	925.000
Continental GT V8S	4.0	G	A8	521	985.000
Continental GT 2p.	6.0	G	A8	507	1.120.000
Continental GT Speed	6.0	G	A8	635	1.295.000
Continental GT Conversivel 2p.	6.0	G	A6	567	1.296.000
New Flying V8	4.0	G	A8	528	1.450.000

BMW

120i Sport	2.0	G	A8	184	165.950
120i Sport GP	2.0	G	A8	184	176.950
220i Active Tourer	2.0	F	A8	192	171.950
330i Sport	2.0	G	A8	258	229.950
330i M Sport	2.0	G	A8	258	269.950
430i Cabrio Sport	2.0	G	A8	252	320.950
530i M Sport	2.0	G	A8	252	332.950
530e M Sport	2.0	G	A8	252	340.950
540i M Sport	3.0	G	A8	340	422.950
M850i xDrive Coupé	4.4	G	A8	530	799.950
750Li Pure Excellence	4.4	G	A8	450	774.950
M140i	3.0	G	A8	340	275.950
M2 Competition	3.0	G	A7	410	389.950
M3 Sedan	3.0	G	A7	431	496.950
M3 CS	3.0	G	A7	460	646.950
M4 Coupé	3.0	G	A7	431	502.950
M4 CS	3.0	G	A7	460	663.950
M5	4.4	G	A8	600	699.950
X1 sDrive20i GP	2.0	F	A8	192	191.950
X1 sDrive20i X Line	2.0	F	A8	192	208.950
X1 xDrive25i Sport	2.0	F	A8	231	232.950
X2 sDrive18i GP	1.5	F	A8	136	191.950
X2 sDrive20i GP	2.0	F	A8	192	211.950
X2 sDrive20i M Sport X	2.0	F	A8	192	246.950
X2 sDrive20i M Sport X	2.0	G	A8	192	261.950
X3 xDrive20i X-Line	2.0	G	A8	184	284.950
X3 xDrive30i X-Line	2.0	G	A8	252	316.950
X3 M40i	3.0	G	A8	360	408.950
X4 M40i	3.0	G	A8	360	432.950
X4 xDrive30i M Sport	2.0	G	A8	252	343.950
X5 M50d	3.0	D	A8	400	540.950
X5 xDrive30d	3.0	D	A8	265	455.950
X5 xDrive30d M Sport	3.0	D	A8	265	485.950
X5 xDrive30d M Sport xOffroad	3.0	D	A8	265	499.950
X6 M	4.4	G	A8	575	692.950
X6 xDrive35i	3.0	G	A8	306	473.950
X6 xDrive35i M Sport	3.0	G	A8	306	498.950
Z4 sDrive30i M Sport	2.0	G	A8	258	309.950

CAOA CHERY

New QQ Smile	1.0	F	M5	75	24.990
New QQ Look	1.0	F	M5	75	35.990
New QQ Act	1.0	F	M5	75	36.990
Tiggo 2 Look	1.5	F	M5	115	61.590
Tiggo 2 Act	1.5	F	M5	115	67.090
Tiggo 2 Look	1.5	F	A4	115	68.690
Tiggo 2 Act	1.5	F	A4	115	72.490
Arrizo 5 RX	1.5	F	CVT7	150	67.790
Arrizo 5 RXT	1.5	F	CVT7	150	73.990
Tiggo 5X T	1.5	F	A6	150	86.990
Tiggo 5X TXS	1.5	F	A6	150	98.990
Tiggo 7 T	1.5	F	A6	150	106.990
Tiggo 7 TXS	1.5	F	A6	150	116.990

QUAL COMPRAR Sedã premium

Exemplo Unico PDF Acesse: @jornaiseorevistas

QUAL COMPRAR — Este selo indica os eleitos no Qual Comprar, edição especial com análise de todos os carros de até R$ 350 mil à venda no país

CARRO DO ANO AUTO — O selo aponta os eleitos como os melhores lançamentos do ano de acordo com Autoesporte e um júri especializado

TIPOS DE CÂMBIOS: (M) Câmbio manual

LEGENDA: (G) Gasolina (F) Flex (D) Diesel

CHEVROLET

Camaro Coupe	6.2	G	A10	461	328.990
Camaro Conversível	6.2	G	A10	461	365.990
Cobalt LT	1.4	F	M6	106	63.990
Cobalt LTZ	1.4	F	M6	106	70.190
Cobalt LTZ	1.8	F	A6	111	69.990
Cobalt Elite	1.8	F	A6	111	79.190
Cruze Sedan LT	1.4	F	A6	153	99.290
Cruze Sedan LTZ	1.4	F	A6	153	108.990
Cruze Sport6 LT	1.4	F	A6	153	99.290
Cruze Sport6 LTZ	1.4	F	A6	153	109.990
Equinox LT	2.0	G	A9	262	149.890
Equinox Premier	2.0	G	A9	262	170.390
Montana Sport	1.4	F	M5	99	65.090
Montana LS	1.4	F	M5	99	54.290
Onix Joy	1.0	F	M6	80	46.590
Onix LT	1.0	F	M6	80	47.490
Onix LT	1.4	F	M6	106	59.990
Onix Advantage	1.4	F	A6	106	55.390
Onix Effect	1.4	F	M6	106	57.390
Onix LTZ	1.4	F	M6	106	60.990
Onix LTZ	1.4	F	A6	106	66.290
Onix Activ	1.4	F	M6	106	62.290
Onix Activ	1.4	F	A6	106	67.690
Prisma Joy	1.0	F	M6	80	49.990
Prisma LT	1.4	F	M6	106	60.490
Prisma LT	1.4	F	A6	106	66.190
Prisma LTZ	1.4	F	M6	106	65.790
Prisma LTZ	1.4	F	A6	106	70.990
Prisma Advantage	1.4	F	A6	106	61.290
S10 CD Advantage	2.5	F	M6	206	109.590
S10 CD LT 4X2	2.5	F	A6	206	123.990
S10 CD LT 4x4	2.5	F	A6	206	129.150
S10 CD LS Chassis Cab LS 4x4	2.8	D	M6	200	124.590
S10 CS LS	2.8	D	M6	200	131.390
S10 CD LS 4x4	2.8	D	M6	200	145.390
S10 CD LT 4x4	2.8	D	M6	200	163.290
S10 CD LT 4x4	2.8	D	A6	200	168.990
S10 CD LTZ 4x4	2.8	D	A6	200	185.990
S10 CD High Country Turbo 4x4	2.8	D	A6	200	191.990
S10 CD Midnight	2.8	D	A6	200	175.590
Spin Premier	1.8	D	M6	108	84.390
Spin Premier	1.8	D	A6	108	88.190
Spin LS	1.8	F	M6	108	68.790
Spin LT	1.8	F	M6	108	69.990
Spin Activ7	1.8	F	A6	108	89.990
Spin Activ	1.8	F	A6	108	86.590
Tracker LT	1.4	F	A6	153	92.590
Tracker Premier	1.4	F	A6	153	104.290
Tracker Midnight	1.4	F	A6	153	106.290
Trailblazer LTZ	3.6	G	A6	279	189.890
Trailblazer LTZ	2.8	D	A6	200	231.990

CITROËN

Aircross Start	1.6	F	M5	118	61.590
Aircross Live	1.6	F	M5	118	66.590
Aircross Live	1.6	F	A6	118	73.590
Aircross Shine	1.6	F	A6	118	78.490
C3 PureTech Origine	1.2	F	M5	90	50.990
C3 PureTech Attraction	1.2	F	M5	90	55.090
C3 PureTech Tendance	1.2	F	M5	90	58.590
C3 Attraction	1.6	F	A6	118	64.090
C3 Urbantrail	1.6	F	A6	118	71.090
C3 Exclusive	1.6	F	A6	118	69.990
C4 Cactus Live	1.6	F	M5	122	71.090
C4 Cactus Feel	1.6	F	M5	122	77.090
C4 Cactus Feel	1.6	F	A6	118	83.090
C4 Cactus Shine	1.6	F	A6	173	99.990
C4 Lounge Feel	1.6	F	A6	173	95.990
C4 Lounge Live	1.6	F	A6	173	89.990
C4 Lounge Shine	1.6	F	A6	173	103.990

QUAL COMPRAR SUV

DODGE

Journey R/T	3.6	G	A6	280	149.900

FERRARI

488 GTB	3.9	G	A7	670	2.750.000
488 Spider	3.9	G	A7	670	3.660.000
812 Superfast	6.5	G	A7	800	4.200.000
GTC4 T	3.9	G	A7	610	2.990.000
GTC4 Lusso	3.9	G	A7	690	3.950.000
Portofino	3.9	G	A7	600	2.400.000

FIAT

Argo	1.0	F	M5	77	48.990
Argo Drive	1.0	F	M5	77	52.690
Argo Drive	1.3	F	M5	109	53.690
Argo Drive	1.3	F	AT5	109	61.790
Argo Precision	1.8	F	A6	139	63.590
Argo Trekking	1.3	F	M5	109	59.990
Argo HGT	1.8	F	A6	139	69.990
Cronos	1.3	F	M5	109	58.990
Cronos Drive	1.3	F	M5	109	61.990
Cronos Drive	1.3	F	AT5	109	66.690
Cronos Drive	1.8	F	A5	109	69.990
Cronos Precision	1.8	F	M5	139	69.990
Cronos Precision	1.8	F	A6	139	75.490
Doblò Essence (7 lugares)	1.8	F	M5	132	92.390
Fiorino EVO	1.4	F	M5	88	63.490
Fiorino Hard Working EVO	1.4	F	M5	88	71.990
Grand Siena Attractive	1.0	F	M5	75	49.990
Grand Siena Attractive	1.4	F	M5	88	54.990
Mobi Easy	1.0	F	M5	75	32.990
Mobi Easy Comfort	1.0	F	M5	75	37.690
Mobi Like	1.0	F	M5	75	41.290
Mobi Way	1.0	F	M5	75	42.690
Mobi Drive	1.0	F	M5	77	45.190
Mobi Drive	1.0	F	AT5	77	47.590
Strada Working	1.4	F	M5	86	52.990
Strada Hard Working	1.4	F	M5	86	58.990
Strada Hard Working CE	1.4	F	M5	86	69.990
Strada Hard Working CD	1.4	F	M5	86	72.990
Strada Freedom CS	1.4	F	M5	88	64.990
Strada Freedom CD	1.4	F	M5	88	76.990
Strada Adventure CD	1.8	F	M5	132	79.990
Toro Endurance	1.8	F	A6	139	98.990
Toro Endurance	1.8	F	M5	135	92.990
Toro Endurance	2.0	F	A9	170	129.990
Toro Freedom	1.8	F	A6	139	109.990
Toro Freedom 4x4	2.0	D	A9	170	140.990
Toro Volcano	2.4	F	A9	186	122.990
Toro Volcano 4x4	2.0	D	A9	170	152.990
Toro Ranch 4x4	2.0	D	A9	170	159.990
Uno Attractive	1.0	F	M5	75	45.290
Uno Drive	1.0	F	M5	77	47.290
Uno Way	1.0	F	M5	77	48.690
Uno Way	1.3	F	M5	109	53.690
Weekend Attractive	1.4	F	M5	86	64.990
Weekend Adventure	1.8	F	M5	132	84.290

QUAL COMPRAR Picape

FORD

EcoSport SE	1.5	F	M5	137	76.890
EcoSport SE	1.5	F	A6	137	69.990
EcoSport SE	1.5	F	A6	137	82.890
EcoSport FreeStyle	1.5	F	M5	137	87.290
EcoSport FreeStyle	1.5	F	A6	137	93.290
EcoSport Titanium	1.5	F	A6	176	100.890
EcoSport Storm 4x4	2.0	F	A6	176	108.390
Edge ST	2.7	G	A6	335	299.000
Fusion EcoBoost SEL	2.0	G	A6	234	149.900
Fusion Titanium EcoBoost AWD	2.0	G	A6	234	179.900
Fusion Titanium Hybrid	2.0	H	CVT6	190	182.990
Ka S	1.0	F	M5	85	45.590
Ka SE	1.0	F	M5	85	46.290
Ka SE	1.5	F	A5	85	57.890
Ka SE Plus	1.0	F	M5	85	55.790
Ka SE Plus	1.5	F	A5	85	60.390
Ka Freestyle	1.0	F	M6	136	56.690
Ka Freestyle	1.5	F	A6	136	68.390

Grupo Unico PDF Arquivos @jornaiserevista

A Câmbio automático · AT Câmbio automatizado · TD Transmissão direta · CVT Transmissão continuamente variável

H Híbrido · E Elétrico · SC Supercharged · * Preço em dólar · CE Cabine estendida · CS Cabine simples · CD Cabine duplo · () Opcional comum a todos as versões

Ka Titanium	1.5	F	A6	136	68.990
Ka 100 anos	1.5	F	A6	136	65.990
Ka + SE	1.0	F	M5	85	50.480
Ka + SE Plus	1.0	F	M5	85	53.980
Ka + SE	1.5	F	M5	136	56.530
Ka + SE Plus	1.5	F	M5	136	60.030
Ka + SE	1.5	F	A6	136	62.030
Ka + SE Plus	1.5	F	A6	136	64.850
Ka + SEL	1.5	F	A6	136	69.090
Ka + Titanium	1.5	F	A6	136	73.290
Mustang GT Premium	5.0	G	A10	466	315.900
New Fiesta SE	1.6	F	M5	128	50.990
New Fiesta SE Style	1.6	F	M5	128	54.990
New Fiesta SEL	1.6	F	M5	128	56.610
Ranger XLS 4x2 CD	2.2	D	A6	160	128.250
Ranger XL 4x4 CD	2.2	D	A6	160	132.320
Ranger XLS 4x4 CD	2.2	D	A6	160	147.520
Ranger XLS 4x4 CD	2.2	D	A6	160	154.610
Ranger XLS 4x4 CD	2.2	D	M6	160	147.520
Ranger XLT 4x4	3.2	D	A6	200	176.420
Ranger Limited 4x4	3.2	D	A6	200	188.990

Motor 2.0 ou acima

Carro superpremium do ano

HONDA

Accord Touring	2.0	G	A6	256	204.900
City DX	1.5	F	M5	116	62.800
City Personal	1.5	F	CVT7	116	68.700
City LX	1.5	F	CVT7	116	74.600
City EX	1.5	F	CVT7	116	80.300
City EXL	1.5	F	CVT7	116	85.800
Civic Sport	2.0	F	M6	155	92.300
Civic Sport	2.0	F	CVT7	155	99.900
Civic EX	2.0	F	CVT7	155	103.400
Civic EXL	2.0	F	CVT7	155	110.000
Civic Touring	1.5	G	CVT7	173	128.900
Civic Si	1.5	G	M6	208	164.900
CR-V Touring	1.5	G	CVT7	190	194.900
Fit DX	1.5	F	M5	116	62.000
Fit Personal	1.5	F	CVT7	116	68.700
Fit LX	1.5	F	CVT7	116	74.600
Fit EX	1.5	F	CVT7	116	80.300
Fit EXL	1.5	F	CVT7	116	85.400
HR-V LX	1.8	F	CVT7	140	94.400
HR-V EX	1.8	F	CVT7	140	101.700
HR-V EXL	1.8	F	CVT7	140	111.900
HR-V Touring	1.5	F	CVT7	173	139.900
WR-V EX	1.5	F	CVT7	116	82.500
WR-V EXL	1.5	F	CVT7	116	86.600

Cupê e conversível

Monovolume e perua

HYUNDAI

Creta Attitude	1.6	F	M6	130	80.990
Creta Pulse Plus	1.6	F	A6	130	94.990
Creta Smart	1.6	F	A6	130	86.490
Creta Launch Edition	1.6	F	A6	130	99.990
Creta Prestige	2.0	F	A6	166	107.990
Elantra GLS	2.0	F	A6	178	90.414
HB20 Unique	1.0	F	M5	80	44.490
HB20 Comfort Plus	1.0	F	M5	80	48.990
HB20 Comfort Plus Turbo	1.0	F	M6	105	53.190
HB20 Comfort Plus	1.6	F	M6	128	55.990
HB20 Comfort Plus	1.6	F	A6	128	59.990
HB20 R Spec	1.6	F	A6	128	64.990
HB20 Premium	1.6	F	A6	128	68.990
HB20S Unique	1.0	F	M6	80	48.990
HB20S Comfort Plus	1.0	F	M5	80	52.990
HB20S Comfort Plus Turbo	1.0	F	M6	105	58.190
HB20S Comfort Plus	1.6	F	M6	128	60.990
HB20S Comfort Plus	1.6	F	A6	128	64.990
HB20S Style	1.6	F	A6	128	66.990
HB20S Premium	1.6	F	A6	128	72.990
HB20X Style	1.6	F	M6	128	63.990
HB20X Style	1.6	F	A6	128	67.990
HB20X Premium	1.6	F	A6	128	72.590
iX35 Entrada	2.0	F	A6	167	99.990
iX35 GL	2.0	F	A6	167	110.990
New Tucson GLS	1.6	G	AT7	177	137.900
New Tucson LTD	1.6	G	AT7	177	158.900
Santa Fe 7 lugares	3.3	G	A6	270	184.900

JAC

T40	1.5	F	M6	127	67.490
T40	1.6	F	CVT5	138	75.490
T50	1.6	F	CVT6	138	86.990
T80	2.0	F	A6	210	144.990
iEV 40	2.0	E	A	115	153.500
V260	1.9	D	A	103	85.990

JAGUAR

E-Pace	2.0	F	A9	249	237.300
E-Pace R-Dynamic S	2.0	F	A9	249	254.800
E-Pace R-Dynamic SE	2.0	G	A9	300	286.100
F-Pace Prestige	2.0	G	A8	250	326.700
F-Pace Prestige	2.0	D	A8	180	348.300
F-Pace R-Sport	2.0	G	A8	340	369.000
F-Pace S	3.0	G	A8	380	442.400
F-Type R-Dynamic Cabrio	2.0	G	A8	300	359.804
F-Type R-Dynamic Cabrio	3.0	G	A8	575	498.783
F-Type R-Dynamic Coupé	2.0	G	A8	300	353.250
F-Type R-Dynamic Coupé	3.0	G	A8	380	494.679
F-Type SVR Coupé	5.0	G	A8	575	840.724
I-Pace SE	0	E	A	400	449.190
XJ R-Sport	3.0	G	A8	340	408.703
XE Landmark	2.0	G	A8	250	254.600
XE R-Sport	2.0	G	A8	250	252.800
XF R-Sport	2.0	G	A8	250	274.320

JEEP

Compass Sport	2.0	F	A6	166	113.990
Compass Longitude	2.0	F	A6	166	127.990
Compass Limited	2.0	F	A6	166	146.990
Compass Longitude 4X4	2.0	D	A9	170	156.990
Compass Limited 4X4	2.0	D	A9	170	176.990
Compass Trailhawk 4X4	2.0	D	A9	170	176.990
Compass Serie S 4X4	2.0	D	A9	170	187.990
Grand Cherokee Limited	3.6	G	A8	286	279.990
Grand Cherokee Limited	3.0	D	A8	241	329.990
Renegade PCD	1.8	F	A6	139	69.999
Renegade Sport	1.8	F	A6	139	89.990
Renegade Longitude	1.8	F	A6	139	104.990
Renegade Longitude	2.0	D	A9	170	134.990
Renegade Limited	1.8	F	A6	139	109.990
Renegade Trailhawk 4X4	2.0	D	A9	170	145.990
Wrangler Sahara 4x4 2P	2.0	G	A8	270	259.990
Wrangler Sahara Unlimited Overland	2.0	G	A8	270	274.990

KIA

Cerato SX	1.6	F	A6	128	75.990
Grand Carnival EX	3.3	G	A6	270	289.990
Sorento S.153	2.4	G	A6	174	176.990
Sorento S.173	2.4	G	A6	172	176.990
Sorento S 276	3.5	G	A8	280	223.990
Soul EX	1.6	F	A6	128	92.990
Sportage LX	2.0	F	A6	167	112.990
Sportage EX	2.0	F	A6	167	138.990
Stinger GT	3.3	G	A8	370	349.990

LAMBORGHINI

Aventador Roadster	6.5	G	A7	700	5.350.000
Aventador S	6.5	G	A7	740	4.300.000
Huracán LP 580-2	5.2	G	A7	580	2.300.000
Huracán Performante	5.2	G	A7	640	3.290.000
Huracán Spyder LP 580-2	5.2	G	A7	580	2.690.000
Urus	4.0	G	A7	650	2.400.000

LAND ROVER

Discovery TD6 SE	3.0	D	A8	258	415.400
Discovery TD6 HSE	3.0	D	A8	258	460.800
Discovery TD6 HSE Luxury	3.0	D	A8	258	499.900
Discovery Sport Landmark Edition	2.0	D	A9	180	279.800
Discovery Sport Si4 SE	2.0	F	A9	240	241.200
Discovery Sport TD4 SE	2.0	D	A9	180	264.100
Discovery Sport Si4 HSE	2.0	F	A9	240	266.100
Discovery Sport TD4 HSE	2.0	D	A9	180	292.700
Discovery Sport Si 4 HSE Luxury	2.0	F	A9	240	307.400
Discovery Sport SD4 HSE	2.0	D	A9	240	309.700
Range Rover Evoque Si4 SE	2.0	F	A9	240	234.500
Range Rover Evoque TD4 SE	2.0	D	A9	180	256.000
Range Rover Evoque Si4 HSE Dynamic	2.0	F	A9	240	271.200
Range Rover Evoque SD4 HSE Dynamic	2.0	D	A9	240	305.100
Range Rover Sport SDV6 SE	3.0	D	A8	306	471.342
Range Rover Sport SDV6 HSE	3.0	D	A8	306	514.929
Range Rover Sport S/C V8 SVR	5.0	G	A8	575	760.680
Range Rover Velar Si4 R-Dynamic SE	2.0	G	A8	300	403.170
Range Rover Velar Si6 R-Dynamic SE	3.0	G	A8	380	446.070
Range Rover Velar Si6 R-Dynamic HSE	3.0	G	A8	380	487.270

Grupo Unico PDF Acesso @jornaiserevistas

Range Rover Vogue TDV6	3.0	D	A8	258	**626.610**
Range Rover Vogue SDV8 Autobiography	4.4	D	A8	339	**773.485**
Range Rover Vogue SDV8 SE	4.4	D	A8	339	**733.453**

LEXUS

CT 200h Eco	1.8	H	CVT8	136	**143.990**
CT 200h	1.8	H	CVT8	136	**165.990**
ES 300h	2.5	H	A8	217	**239.990**
LS 500h	3.5	H	CVT8	359	**760.000**
NX 300 Dynamic	2.0	G	A6	238	**219.990**
NX 300 Luxury	2.0	G	A6	238	**229.990**
NX 300 F-Sport	2.0	G	A6	238	**249.990**
RX 350 350L Luxury	3.5	G	A8	305	**344.700**
RX 350 F-Sport	3.5	G	A8	305	**358.740**
UX 250h F-Sport	2.0	H	CVT8	178	**209.990**
UX 250h Luxury	2.0	H	CVT8	178	**189.990**
UX 250h Dynamic	2.0	H	CVT8	178	**169.990**

QUAL COMPRAR 2019 — Híbridos e elétricos

LIFAN

530 Talent	1.5	G	M5	103	**43.990**
X60 Talent	1.8	G	M5	128	**69.990**
X60 VIP	1.8	G	CVT5	128	**78.990**
X80 VIP Turbo	2.0	G	A6	184	**132.777**

MASERATI

Ghibli	3.0	G	A8	330	**650.000**
Ghibli S	3.0	G	A8	410	**730.000**
GranTurismo Sport	4.7	G	A6	460	**1.150.000**
Levante	3.0	G	A8	350	**690.000**
Levante S	3.0	G	A8	430	**790.000**
Levante Trofeo	3.8	G	A8	590	**1.700.000**
Quattroporte GTS	3.8	G	A8	530	**1.450.000**

MERCEDES-BENZ

A 250 Vision	2.0	G	AT7	224	**201.900**
AMG C 43 4M	3.0	G	A9	367	**375.900**
AMG C 43 Coupé	3.0	G	A9	367	**386.900**
AMG C 63	4.0	G	A7	510	**499.900**
AMG C 63 S	4.0	G	A7	510	**566.900**
AMG C 63 S Coupé	4.0	G	AT7	510	**575.900**
AMG CLA 45 4M	2.0	G	A7	381	**377.900**
AMG CLS 53 4MATIC+	3.0	G	A9	435	**621.900**
AMG E 53 4M	3.0	G	A9	435	**571.900**
AMG E 63 S 4M	4;0	G	A9	612	**807.900**
AMG G 63	4.0	G	A9	585	**1.087.900**
AMG G 63 Edition 1	4.0	G	A9	585	**1.222.900**
AMG GLA 45 4M	2.0	G	AT7	355	**379.900**
AMG GLC 43 4M	3.0	G	A9	362	**410.900**
AMG GLC 43 4M Coupé	3.0	G	A9	367	**457.900**
AMG GLC 63 4M	4.0	G	A9	476	**548.900**
AMG GLC 63 S 4M Coupé	4.0	G	A9	510	**608.900**
AMG GLE 43 4M Coupé	5.4	G	A9	557	**579.900**
AMG GLE 63 4M Coupé	5.5	G	A9	557	**728.900**
AMG GT C Roadster	4.0	G	A7	462	**1.212.900**
AMG GT R	4.0	G	A7	462	**1.357.900**
AMG GT 63 S 4M	4.0	G	A9	639	**1.123.900**
AMG S 63 Coupé 4M	5.5	G	A7	585	**1.003.900**
AMG S 63L	4.0	G	M7	612	**1.064.900**
AMG S 65 Coupé	6.0	G	A7	463	**1.268.900**
AMG S 65L	6.0	G	A7	630	**1.271.900**
B 200 ff	1.6	F	AT7	156	**162.900**
C 180 Avantgarde	1.6	F	A7	156	**194.900**
C 180 Exclusive	1.6	F	A7	156	**195.900**
C 180 Coupé Sport	1.6	G	A7	156	**214.900**
C 200 EQ Boost	1.5	G	A9	197	**236.900**
C 300 Sport	2.0	G	A9	258	**268.900**
C 300 Cabriolet	2.0	G	A9	245	**313.900**
CLA 180	1.6	F	A7	122	**147.900**
CLA 200 ff	1.6	F	A7	156	**188.900**
CLA 250 Sport 4MATIC	2.0	G	A7	211	**245.900**
E 250 Avantgarde	2.0	G	A9	211	**331.900**
E 250 Exclusive	2.0	G	A9	211	**358.900**
E 300 Coupé	2.0	G	A9	245	**401.900**
E 300 Cabriolet	2.0	G	A9	245	**425.900**
GLA 200 ff Style	1.6	F	AT7	156	**167.900**
GLA 200 ff Advance	1.6	F	AT7	156	**184.900**
GLA 200 ff Enduro	1.6	F	AT7	156	**214.900**
GLA 200 ff Night	1.6	F	AT7	156	**189.900**
GLA 250 Sport	2.0	G	AT7	211	**246.900**
GLC 250 4M Highway	2.0	G	AT7	211	**280.900**
GLC 250 4M Sport	2.0	G	A9	211	**315.900**
GLC 250 4M Coupé	2.0	G	A9	211	**362.900**

QUAL COMPRAR 2019 — Hatch premium

MOTOR 2019 AUTO — Motor do ano menor que 2.0

GLE 350 d 4M Highway	3.0	G	A9	258	**391.900**
GLE 350 d 4M Sport	3.0	D	A9	258	**457.900**
GLE 400 4M Coupé Highway	3.0	G	A9	333	**511.900**
GLS 350 d 4M	3.0	D	A9	258	**523.900**
S 560 L	4.0	G	A9	469	**843.900**
SLC 300	2.0	G	A9	245	**323.900**

MINI

Cooper Exclusive 3P	1.5	G	AT7	136	**122.990**
Cooper Top 3P	1.5	G	AT7	136	**132.990**
Cooper S 3P	2.0	G	AT7	192	**164.990**
John Cooper Works	2.0	G	A8	231	**184.990**
Cooper 5P	2.0	G	AT7	192	**138.990**
Cooper S 5P	2.0	G	AT7	192	**170.990**
Cooper S Clubman	2.0	G	AT7	192	**184.990**
Cooper Cabrio	2.0	G	A6	192	**149.990**
Cooper S Cabrio	2.0	G	A6	192	**181.990**
Cooper JCW Cabrio	2.0	G	A6	192	**201.990**
Cooper Countryman	2.0	G	A8	136	**152.990**
Cooper Countryman S	2.0	G	A8	192	**172.990**
Cooper Countryman S ALL4	2.0	G	A8	192	**198.990**
Cooper Countryman E ALL4	1.5	H	A6	224	**214.990**
Cooper Countryman JCW ALL4	2.0	G	A8	231	**219.990**

MITSUBISHI

ASX GLS 2WD	2.0	F	CVT6	170	**104.990**
ASX HPE 2WD	2.0	F	CVT6	170	**117.990**
ASX AWD	2.0	F	CVT6	170	**122.990**
ASX HPE-S AWD	2.0	F	CVT6	170	**130.990**
Eclipse HPE-S	1.5	G	CVT8	165	**151.990**
Eclipse HPE-S S-AWC	1.5	G	CVT8	165	**159.990**
L200 Triton Sport GL	2.4	D	M6	190	**131.990**
L200 Triton Sport GLX	2.4	D	M6	190	**137.990**
L200 Triton Sport GLS	2.4	D	A5	190	**149.990**
L200 Triton Sport HPE	2.4	D	A5	190	**168.990**
L200 Triton Sport HPE Top	2.4	D	A5	190	**188.990**
Lancer HL	2.0	G	CVT6	160	**81.990**
Lancer HL-T	2.0	G	CVT6	160	**86.990**
Outlander GLS	2.0	G	A6	160	**148.990**
Outlander HPE-S	3.0	G	A6	240	**189.990**
Outlander HPE	2.0	G	CVT6	160	**155.990**
Outlander Diesel HPE-S	2.2	D	A6	165	**212.990**
Pajero Sport HPE	2.4	D	A8	190	**265.990**
Pajero Full HPE 3p. 4x4	3.2	D	A5	200	**229.990**
Pajero Full HPE 4x4	3.8	G	A5	250	**239.990**
Pajero Full HPE 4x4	3.2	D	A5	200	**258.990**

NISSAN

Frontier S 4X4	2.3	D	M6	160	**137.550**
Frontier Attack 4x4	2.3	D	A7	190	**155.590**
Frontier XE 4x4	2.3	D	A7	190	**174.380**
Frontier LE 4x4	2.3	D	A7	190	**194.790**
Kicks SV	1.6	F	CVT6	114	**92.790**
Kicks SL	1.6	F	CVT6	114	**102.790**
Kicks S	1.6	F	M5	114	**78.290**
Kicks S	1.6	F	CVT6	114	**85.990**
Leaf	0	E	A	150	**178.400**
March SV	1.0	F	M5	74	**51.490**
March SV	1.6	F	M5	111	**56.490**
March SV	1.6	F	CVT5	111	**62.190**
March SL	1.6	F	CVT5	111	**65.190**
Sentra S	2.0	F	CVT6	140	**85.790**
Sentra SV	2.0	F	CVT6	140	**94.790**
Sentra SL	2.0	F	CVT6	140	**107.790**
Versa Conforto	1.0	F	M5	77	**52.090**
Versa S	1.6	F	M5	111	**56.790**
Versa SV	1.6	F	M5	111	**61.390**
Versa SV	1.6	F	CVT5	111	**66.490**
Versa SL	1.6	F	CVT5	111	**72.190**

PEUGEOT

208 Active	1.2	F	M5	90	**60.090**
208 Active Pack	1.2	F	M5	90	**59.990**
208 Active Pack BVA	1.6	F	A6	118	**69.090**
208 Allure BVM	1.2	F	M5	90	**66.290**
208 Griffe BVA	1.6	F	A6	118	**77.090**
208 GT	1.6	F	M6	173	**88.990**
2008 Allure BVM	1.6	F	M5	122	**77.990**
2008 Allure BVA	1.6	F	A6	122	**83.490**
2008 Crossway BVA	1.6	F	A6	118	**91.990**
2008 Griffe BVA	1.6	F	A6	118	**88.990**
2008 Griffe THP	1.6	F	M6	173	**91.990**

Grupo Unico PDF Access @jornaiserevista

2008 Allure Pack	1.6	F	A6	118	**79.990**
2008 Griffe	1.6	F	A6	118	**89.990**
3008 Griffe THP BVA	1.6	G	A6	165	**160.990**
3008 Griffe Pack THP	1.6	G	A6	165	**166.990**
5008 Griffe THP BVA	1.6	G	A6	165	**178.690**
5008 Griffe Pack THP	1.6	G	A6	165	**184.790**

QUAL 2019 COMPRAR SUV premium

PORSCHE

718 Boxster	2.0	G	A7	300	**349.000**
718 Boxster S	2.5	G	A7	350	**445.000**
718 Boxster GTS	2.5	G	A7	365	**480.000**
718 Cayman	2.0	G	A7	350	**329.000**
718 Cayman S	2.5	G	A7	350	**425.000**
718 Cayman GTS	2.5	G	A7	365	**460.000**
911 Carrera 4S	3.0	G	A7	420	**719.000**
911 Carrera 4S Cabriolet	3.0	G	A7	420	**769.000**
911 Carrera S	3.0	G	A7	420	**679.000**
911 Carrera S Cabriolet	3.0	G	A7	420	**729.000**
911 Turbo	3.8	G	A7	540	**1.024.000**
911 Turbo Cabriolet	3.8	G	A7	540	**1.072.000**
911 Turbo S	3.8	G	A7	580	**1.260.000**
911 Turbo S Cabriolet	3.8	G	A7	580	**1.304.000**
911 GT3 RS	4.0	G	AT7	520	**1.242.000**
Cayenne	3.0	G	A8	340	**423.000**
Cayenne S	2.9	G	A8	440	**523.000**
Cayenne Turbo	4.8	G	A8	500	**733.000**
Macan	2.0	G	A7	252	**329.000**
Panamera	3.0	G	A7	330	**559.000**
Panamera 4	3.0	G	A8	330	**581.000**
Panamera 4 E-Hybrid	2.9	G	A8	462	**529.000**
Panamera 4 E-Hybrid Executive	2.9	G	A8	462	**554.000**
Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo	2.9	G	A8	462	**542.000**
Panamera 4 Executive	3.0	G	A8	330	**612.000**
Panamera 4 Sport Turismo	3.0	G	A8	334	**593.000**
Panamera 4 S Sport turismo	2.9	G	A8	446	**771.000**
Panamera 4S	3.0	G	A8	440	**758.000**
Panamera 4S Executive	3.0	G	A8	440	**807.000**
Panamera Turbo S E-Hybrid	4.0	G	A8	680	**1.233.000**
Panamera Turbo S E-Hybrid Executive	4.0	G	A8	680	**1.242.000**
Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo	4.0	G	A8	680	**1.212.000**
Panamera Turbo Sport Turismo	4.0	G	A8	550	**975.000**
Panamera Turbo	4.0	G	A8	550	**981.000**
Panamera Turbo Executive	4.0	G	A8	550	**1.005.000**

RAM

2500 Laramie	6.7	D	A6	330	**264.990**

RENAULT

Captur Zen	1.6	F	M5	120	**79.190**
Captur Intense	2.0	F	A4	148	**92.340**
Captur Intense	1.6	F	CVT6	120	**91.740**
Duster Expression	1.6	F	M5	120	**69.890**
Duster Expression	1.6	F	CVT6	120	**75.590**
Duster Dynamique	1.6	F	CVT6	120	**78.890**
Duster Dynamique 4x4	2.0	F	M6	148	**81.890**
Duster Oroch Expression	1.6	F	M5	115	**73.200**
Duster Oroch Dynamique	1.6	F	M5	115	**75.490**
Duster Oroch Dynamique	2.0	F	M6	148	**76.500**
Duster Oroch Dynamique	2.0	F	A4	148	**81.500**
Kwid Life	1.0	F	M5	70	**33.290**
Kwid Zen	1.0	F	M5	70	**38.790**
Kwid Outsider	1.0	F	M5	67	**43.990**
Kwid Intense	1.0	F	M5	70	**41.890**
Logan Authentique	1.0	F	M5	82	**49.390**
Logan Expression Avantage	1.0	F	M5	82	**52.590**
Logan Expression Avantage	1.6	F	M5	118	**57.590**
Logan Expression	1.0	F	M5	82	**50.340**
Logan Expression	1.6	F	M5	118	**55.340**
Sandero Authentique	1.0	F	M5	82	**45.990**
Sandero Expression	1.0	F	M5	82	**48.440**
Sandero Expression	1.6	F	M5	118	**53.340**
Sandero GT Line	1.0	F	M5	82	**51.090**
Sandero Stepway Dynamique	1.6	F	M5	118	**61.590**
Sandero RS	2.0	F	M6	150	**65.390**
Zoe	0	E	A	88	**149.000**

ROLLS-ROYCE

Dawn	6.6	G	A8	570	**4.200.000**
Ghost Series II	6.6	G	A8	570	**3.200.000**
Wraith	6.6	G	A8	632	**3.600.000**
Cullinan	6.75	G	A8	563	**4.400.000**
Phantom	6.75	G	A8	571	**6.200.000**

SUBARU

Forester L	2.0	G	CVT8	150	**118.990**
Forester Sport	2.0	G	CVT8	150	**134.900**
Forester XT	2.0	G	CVT6	240	**166.600**
Outback	3.6	G	CVT6	256	**200.900**
XV L	2.0	G	CVT6	155	**123.900**
XV S	2.0	G	CVT6	155	**132.900**
WRX	2.0	G	M6	268	**184.900**
WRX	2.0	G	CVT6	268	**192.900**
WRX STI	2.5	G	CVT6	305	**258.900**

SUZUKI

Jimny 4Work	1.3	G	M5	85	**71.490**
Jimny 4All	1.3	G	M5	85	**74.990**
Jimny 4Sport	1.3	G	M5	85	**82.990**
Jimny 4Sport Desert	1.3	G	M5	85	**89.990**
S-Cross 4Style 2WD	1.4	G	A6	120	**114.490**
S-Cross 4Style 4WD	1.4	G	A6	146	**120.490**
S-Cross 4Style-S 4WD	1.4	G	A6	146	**133.490**
Vitara 4All 2WD	1.6	G	A6	126	**96.490**
Vitara 4You 2WD	1.6	G	A6	126	**108.490**
Vitara 4Sport AllGrip 4WD	1.4	G	A6	146	**121.490**
Vitara 4Style AllGrip	1.4	G	A6	146	**128.490**

TOYOTA

Camry XLE	3.5	G	A6	277	**206.200**
Corolla GLi Upper	1.8	F	CVT7	144	**90.990**
Corolla XEi	2.0	F	CVT7	154	**105.990**
Corolla XRS	2.0	F	CVT7	154	**111.990**
Corolla Altis	2.0	F	CVT7	154	**118.990**
Etios X	1.3	F	M6	107	**51.390**
Etios X	1.3	F	A4	107	**56.390**
Etios X-Plus	1.5	F	M6	107	**58.190**
Etios X-Plus	1.5	F	A4	107	**63.190**
Etios Sedan X	1.5	F	M6	107	**55.990**
Etios Sedan X	1.5	F	A4	107	**61.490**
Etios Sedan X-Plus	1.5	F	M6	107	**60.990**
Etios Sedan X-Plus	1.5	F	A6	107	**66.390**
Hilux CD SR 4X2	2.7	F	M5	163	**119.940**
Hilux CD SR 4X2	2.7	F	A6	163	**125.440**
Hilux CD SRV 4X2	2.7	F	A6	163	**135.190**
Hilux CD SRV 4X4	2.7	F	A6	163	**146.590**
Hilux CS Chassi 4x4	2.8	D	M6	177	**126.200**
Hilux CS 4x4 STD	2.8	D	M6	177	**130.360**
Hilux CD Narrow 4x4	2.8	D	M6	177	**147.205**
Hilux CD STD Power Pack 4x4	2.8	D	M6	177	**149.705**
Hilux CD SR 4x4	2.7	F	A6	163	**169.940**
Hilux CD SRV 4x4	2.8	D	A6	177	**187.890**
Hilux CD SRX 4x4	2.8	D	A6	177	**205.590**
Hilux GR-S CD 4x4	2.8	D	A6	177	**214.690**
Prius High	1.8	H	CVT5	123	**125.450**
RAV 4 S	2.5	H	A7	145	**167.990**
RAV 4 SX	2.5	H	A7	145	**185.990**
SW4 SR (5 lugares)	2.7	F	M5	163	**161.590**
SW4 SR (5 lugares)	2.7	F	A6	163	**175.340**
SW4 SRV (7 lugares) 4X2	2.7	F	A6	163	**191.240**
SW4 SRX (5 lugares) 4x4	2.8	D	A6	163	**262.590**
SW4 SRX (7 lugares) 4x4	2.8	D	A6	177	**268.890**
SW4 SRX Diamond (7 lugares) 4x4	2.8	D	A6	177	**279.990**
Yaris XL	1.3	F	M7	110	**66.190**
Yaris XL Plus Tech	1.3	F	CVT7	110	**72.990**
Yaris XL	1.3	F	CVT7	110	**68.590**
Yaris XS	1.5	F	CVT7	110	**77.190**
Yaris XLS	1.5	F	CVT7	110	**83.390**
Yaris X-WAY	1.5	F	CVT7	110	**80.290**
Yaris Sedã XL	1.5	F	M7	110	**67.990**
Yaris Sedã XL	1.5	F	CVT7	110	**69.990**
Yaris Sedã XL Plus Tech	1.5	F	CVT7	110	**76.190**
Yaris Sedã XS	1.5	F	CVT7	110	**79.790**
Yaris Sedã XLS	1.5	F	CVT7	110	**84.990**

TROLLER

T4	3.2	D	M6	200	**136.674**

VOLKSWAGEN

Amarok CS S 4x4	2.0	D	M6	140	**127.990**
Amarok CD SE 4x4	2.0	D	M6	180	**153.190**
Amarok CD Comfortline 4x4	2.0	D	A8	180	**174.790**
Amarok CD Highline 4x4	2.0	D	A8	180	**189.990**
Amarok V6 Highline	3.0	D	A8	225	**195.990**
Amarok V6 Highline Extreme	3.0	D	A8	225	**205.990**

Acesso Único PDF Assinante @jornaiserevista

Sedã médio

Fox Connect	1.6	F	M5	104	50.990
Fox XTreme	1.6	F	M5	104	56.090
Gol Track	1.0	F	M5	84	47.020
Gol MSI	1.6	F	M5	104	53.550
Gol Automática	1.6	F	A6	120	58.120
Golf GTI	2.0	G	AT6	220	151.530
Jetta 250 TSI	1.4	F	A6	150	99.990
Jetta Comfortline 250 TSI	1.4	F	A6	150	109.990
Jetta R-Line 250 TSI	1.4	F	A6	150	119.990
Jetta GLI 350 TSI	2.0	F	A6	230	144.990
Passat Highline	2.0	G	A6	220	164.620

Hatch compacto

Polo	1.0	F	M5	84	52.360
Polo MSI	1.6	F	M5	117	59.150
Polo MSI	1.6	F	A5	117	64.850
Polo Comfortline 200 TSI	1.0	F	A6	128	70.480
Polo Highline 200 TSI	1.0	F	A6	128	75.820
Saveiro CS Robust	1.6	F	M5	104	53.150
Saveiro CS Trendline 2p.	1.6	F	M5	104	65.090
Saveiro CD Robust	1.6	F	M5	104	66.240
Saveiro CD Cross	1.6	F	M5	120	85.860
T-Cross 200 TSI	1.0	F	M6	116	84.990
T-Cross 200 TSI	1.0	F	A6	116	94.490
T-Cross Comfortline 200 TSI	1.0	F	A6	116	99.990
T-Cross Highline 250 TSI	1.4	F	A6	150	109.990
Tiguan Allspace 250 TSI	1.4	F	A6	150	129.990
Tiguan Allspace Comfortline 250 TSI	1.4	F	A6	150	159.990
Tiguan Allspace R-Line	2.0	G	A7	220	187.990
up! MPI	1.0	F	M5	82	49.590
up! Connect TSI	1.0	F	AT5	108	54.890
up! Xtreme TSI	1.0	F	M5	108	56.890

Sedã compacto

Virtus MSI	1.6	F	M5	117	63.440
Virtus MSI	1.6	F	A6	117	68.870
Virtus Comfortline 200 TSI	1.0	F	A6	128	77.330
Virtus Highline 200 TSI	1.0	F	A6	128	82.870
Voyage Trendline	1.0	F	M5	84	55.090
Voyage Trendline	1.6	F	M5	104	59.290
Voyage MSI	1.6	F	A6	120	63.870

Carro do ano

VOLVO

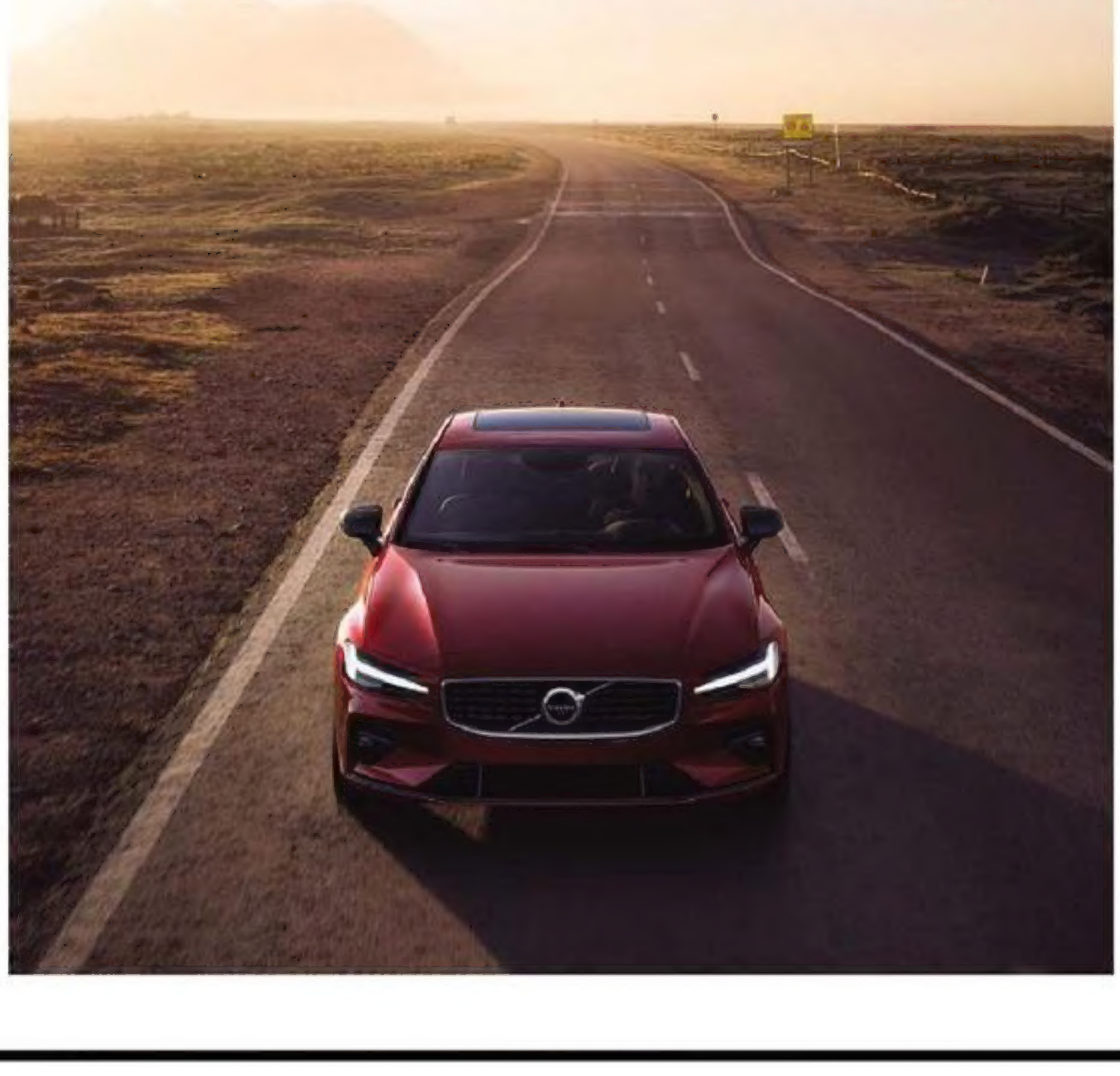
Monovolume e perua premium

S90 T8 Inscription	2.0	H	A8	412	365.950
V40 T4 Kinetic	2.0	G	A8	190	114.950
V40 T4 Momentum	2.0	G	A8	190	158.950
V40 T5 R-Design	2.0	G	A8	245	178.950
V60 T5 Momentum	2.0	G	A8	254	209.950
XC40 T4	2.0	G	A8	190	177.950
XC40 T5 Momentum	2.0	G	A8	252	203.950
XC40 T5 R-Design	2.0	G	A8	252	227.950
XC60 T5 Momentum	2.0	G	A8	252	254.950
XC60 T5 Inscription	2.0	G	A8	252	278.950
XC60 T8 Inscription	2.0	G	A8	407	299.950
XC60 T8 R-Design	2.0	H	A8	412	299.950
XC90 T6 Momentum	2.0	G	A8	320	299.950
XC90 D5 Momentum	2.0	D	A8	235	339.950
XC90 T6 Inscription	2.0	G	A8	320	359.950
XC90 D5 Inscription	2.0	D	A8	235	389.950
XC90 T8 Inscription	2.0	H	A8	412	399.950
XC90 T8 Excellence	2.0	H	A8	412	509.950
XC90 T8 R-Design	2.0	H	A8	412	429.950
XC60 D5 Momentum	2.0	D	A8	235	275.950

Carro premium do ano

SUV de luxo

Grupo Unico PDF Acesse: @jornaiserevistas



VOLVO

Novo S60 entra em pré-venda

A Volvo já aceita reservas do novo S60 de terceira geração, lançado no fim de 2018. O sedã médio de luxo virá importado dos Estados Unidos no fim deste mês, quando começam as entregas no Brasil. As versões T4 Momentum (R$ 195.950) e T5 Inscription (R$ 229.950) trazem o motor 2.0 turbo de 190 cv e 254 cv, respectivamente, enquanto a híbrida T8 R-Design (R$ 269.950) une o 2.0 turbo a gasolina com compressor (332 cv e 44 kgfm) a um motor elétrico que fornece mais 88 cv às rodas traseiras. A potência combinada nesse caso é de 407 cv, e chega a 420 cv e 68 kgfm na topo de linha Polestar (ainda sem preço) — esta vai a 100 km/h em 4,3 s. O câmbio é sempre automático de oito marchas.

DIVULGAÇÃO

CARRO VOADOR

INSTRUTOR DE CARRO AUTÔNOMO

OS CARROS JÁ FAZEM MUITAS COISAS SOZINHOS, MAS NOVAS FUNÇÕES DO AUTOMÓVEL AINDA NÃO SÃO ENSINADAS

Grupo Único PDF Acesse: @jornaiserevistas

MARCUS VINICIUS GASQUES (mgasques@edglobo.com.br)

Ilustrações de algumas das apostilas de formação teórica para novos motoristas ainda remetem a trajes e automóveis da década de 1940. E se trata disso mesmo, uma vez que o primeiro Código Nacional de Trânsito data de 1941. Se os desenhos pararam no tempo, o carro avançou — e muito.

Já faz bons anos que se tornou incomum a cena de um motorista com o braço para fora da janela, sinalizando a conversão. Assim que a luz indicadora de direção surgiu, logo ganhou o apelido popular de pisca-pisca e substituiu o gesto, poupando o condutor do desconforto de expor o braço. Se o motivo, no passado, era evitar sujar ou molhar a roupa, hoje o receio é sofrer assalto ou uma pancada de moto em velocidade no corredor.

Certos costumes foram perdendo o sentido com a evolução do carro, bem como recursos e até personagens. Frentistas desapareceram dos postos de abastecimento na Europa e nos EUA. A profissão foi mantida no Brasil de mais de 13 milhões de desempregados, proteção que não se estende aos cobradores de ônibus e de estacionamentos de shoppings e aos porteiros de prédios.

Muita gente ainda não se dá conta, mas algumas funções do automóvel vêm se tornando autônomas nos últimos anos. Travas fecham as portas, sensores acionam faróis e limpadores de para-brisa, um movimento da perna comanda a abertura do porta-malas.

Outras funções menos comuns substituem duas das provas mais enervantes para candidatos à habilitação: a saída em ladeira e a baliza. Em carros nacionais de médio custo, o assistente de partida em rampa (hill holder) evita que o carro volte aqueles centímetros críticos ao arrancar em uma ladeira — pesadelo para alguns motoristas.

Os assistentes de estacionamento ainda equipam principalmente carros importados, mas com uma despesa razoável é possível instalar câmeras e sensores em qualquer modelo para facilitar a manobra. Quem tem muito dinheiro, pode até descer do carrão e controlar a manobra usando a chave como um joystick.

Ainda é cedo para afirmar se, em um futuro não muito distante, esses recursos poderão se tornar uma ameaça à profissão de instrutor de autoescolas. Ou se sua atividade vai se reciclar a fim de preparar os alunos para as novas tecnologias que começam a equipar os automóveis.

Fato é que, apesar das ilustrações do tempo do onça estarem nas apostilas, não faz mais sentido usar gestos com os braços para sinalizar uma conversão. Até porque, para reforçar a manobra, agora existem também os repetidores dos piscas na lateral do carro. Em 2023, eles equiparão todo veículo vendido no Brasil. Quem sabe nos próximos três ou quatro anos um esforçado artista atualize as ilustrações das apostilas de teoria de trânsito.

BÁRBARA MALAGOLI